



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 *córr*, *El Eco del Litoral* viene publican-
do una serie de bien escritos artícu-
los referentes á la organización del
Cuerpo jurídico de la Armada en
demostración de lo absurdo del
nuevo reglamento de dicho cuer-
po, y en verdad que el colega llega
a 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. Minis-
tro 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 sever-
as censuras de que por tal obra es-
tá siendo objeto el Sr. Pavia, no he-
mos tenido el gusto de ver que nin-
gun diario ministerial lo defienda; es
más, ni siquiera se dan por entendi-
dos de la contienda.

Y es que bajo concepto alguno, no
tiene defensa posible ese reglamento
hecho exclusivamente para dar colo-
cación á los compadres y paniagua-
dos, con notable sorpresa del mundo
entero.

Volviendo pues á *El Eco del Lito-
ral*, debemos decir que en general es-
tamos conformes con sus apreciacio-
nes, así como con las que también
espuso *La Propaganda liberal*, opi-
nando como ambos, que este regla-
mento 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 some-
jante absurdo; entre otras cosas dig-
nas también de ello creemos que la
primera providencia adoptada será
la de anular el nuevo reglamento,
publicando otro que reuna las ape-
tecidas condiciones de organizar en
debida forma el Cuerpo jurídico res-
petando los derechos adquiridos que
veja y desconoce aquel.

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

Nosotros haríamos solo dos cla-
ses, la primera ó asesores de provin-
cia 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 des-
tinados á servir en el Ministerio ó
allí donde se estimare que eran ne-
cesarios.

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 es-
calafón por orden de antigüedad
dado que indistintamente se co-
menzaba á servir por uno ú otro de
aquellos destinos, dando luego los
ascensos con arreglo á la dicha anti-
güedad, ó bien otorgando por ejem-
plo una de tres vacantes á la elec-
ción por méritos y servicios especia-
les 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, desempe-
ñando 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 pasi-
vos despues de 20 ó 25 años de ser-
vicio y con más de dos en el empleo
que ~~hubiere de tomarse como nor-~~
ma para la clasificación, según esté
mandado en general para el caso
por la ley vigente de retiros.

Y aun si se quiere pudiera fijar-
se para el retiro forzoso la misma
edad que la ley nombrada señala
para los empleos con los cuales que-
darian asimilados los individuos del
Cuerpo jurídico, denominados ase-
sores de Provincia, de Distrito y au-
xiliares, siguiendo en esto la regla
misma que había de servir para los
restantes empleos superiores.

En tal forma, aquellos funcio-
narios tendrían verdadero estímulo
en el ejercicio de su ministerio, que
dando á la vez reparada la enorme
injusticia cometida por el nuevo Re-
glamento de que exista una serie
de individuos que prestan servicios
al Estado y que el Estado ni se los
reconozca ni se tome la molestia si-
quiera de definir su verdadera situa-
ción.

Porque se nos ocurre preguntar
¿qué son hoy los asesores de Provin-
cia? ¿cuales son sus deberes? ¿cua-
les sus derechos?

Y si estas preguntas respecto á
los de Provincia quedan sin contes-
tación; refiriéndonos á los asesores
de Distrito, todavía la dificultad es
mayor por que apenas si se les nom-
bra así como de pasada en el Regla-
mento que, aparte de otras muchas
disposiciones en las que ya lo ha-
conseguido, sería bastante para otor-
gar nefasta celebridad al Sr. Minis-
tro de Marina.

BUQUES ACORAZADOS.

De una curiosa estadística alema-
na tomamos las siguientes noticias
interesantes acerca de la marina aco-
razada que poseen en sus flotas los
diferentes Estados europeos.

En primer término figura Inglate-
rra, que tiene 31 buques acorazados
de primer orden, 12 de segundo,
cuatro sin arboladura y seis guarda-
costas. Francia, que sigue realizan-
do su plan general de reformas tra-
zado en 1872, tendrá, según el mis-
mo programa, 16 acorazados de pri-
mer orden, 12 de segundo y 20 guar-
dacostas de primera y segunda cla-
se. Alemania contará dentro de po-
co tiempo con 22 acorazados de
combate, tres fragatas, seis corbetas
siete monitores y dos baterías flo-
tantes. El tipo más acabado que po-
see 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 *popaffk*, porque su inventor ha si-
do el almirante Popoff. La construc-
ción de esos buques se distingue so-
bre todo por ser de forma casi circ-
lar, 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 so-
bre el yacht imperial *Livadia*, últi-
mo buque de ese sistema, fueron
por extremo desfavorables en un
principio, los informes oficiales re-
ferentes á las pruebas de marcha he-
chas al salir del astillero desvirtúan
por completo aquellos pronósticos;
Austria-Hungria puede lanzar á las
aguas 10 acorazados de escuadr ya
dos de estacion, siendo el más nota-
ble entre ellos el *Thegetoff*, uno de
los mejores buques de esa clase cons-
truidos hasta hoy. La flota acoraza-
da de Italia alcanza á siete buques de
escuadra, cuatro de estacion, cuatro
guarda costas y cuatro si arboladu-
ra y con torres armadas con caño-
nes de cien toneladas, los mayores
que se conocen en la artillería naval
excediendo de medio metro el máxi-
mum espesor de su coraza.

Los acorazados sin mástiles es in-
vención de los ingenieros ingleses y
ha reconocido por causa el conven-
cimiento 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 cora-
za y el cañón, lucha iniciada hace
ya algunos años y que promete ser
reñida, dada la tenacidad en tornar
impenetrable la primera y la persis-
tencia del segundo en anular á aque-
lla 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 com-
bate naval deben verificarse las ma-
niobras de los buques acorazados.
Si bien los resultados hasta el pre-
sente han sido buenos, es lo cierto
que la construcción de los navios de
coraza produce gastos enormes, sien-
do también su entretenimiento su-
mamente costoso. De aquí que Italia
estudie con grande constancia esta
cuestión despues del desembolso he-
cho para botar al agua el «Duilio»
y el «Italia», dedicándose también
Alemania á resolver el problema de
los grandes acorazados y con espe-
cialidad desde el naufragio en Mayo
de 1878, á la entrada del canal de la
Mancha de la fragata de gran volú-
men «Grosser Kurfürst», habiendo,
por lo que se observa en todas las
naciones, una tendencia marcada á
sustituir los grandes buques acora-
zados con pequeños, montados solo
con dos ó tres piezas de grueso cali-
bre, y cuyo andar pueda aumentar-
se hasta 20 millas por hora. En tal
caso, se calcula que con el dinero
empleado en una fragata de esas, de
colosales dimensiones, podría cons-
truirse un cierto número de buques
pequeños, emplazando sus cañones
en una torre de blindaje muy grue-
sa, 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 ra-
pidez de su marcha, y á la facilidad
de la maniobra, habría muchas mé-
nos probabilidades de atacarlas con
éxito.

Para terminar, diremos breves pa-
labras acerca de los cañones de ma-
yor calibre y peso, construidos para
la perforación de las corazas.

Además del cañón de cien tonela-
das fabricado por la casa de Spezia
y de la nueva pieza de 15 centíme-
tros, construida por la de Arms-
trong, se ha presentado por esta úl-
tima 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 ea su ve-
locidad inicial de 608 metros, dando
una potencia de penetración de 1550