

SUMARIO

- Crónica general, por NIEMAND; pág. 393. — Isla de Candia (antiguamente Creta), por el comandante de infantería, don LUIS TRUCHARTE Y VILLANUEVA; pág. 396. — Las tropas de ferrocarriles del ejército austro-húngaro (*continuación*); pág. 401. — *Sección Bibliográfica*: Manual de equitación, por el comandante de caballería, J. VALDÉS, página 405. — Revista de la prensa y de los progresos militares, pág. 407.
- Pliego 8.º de *La dirección de la Guerra*, por el general, BARÓN DE GOLTZ.
- Pliego 21 de LA FORTIFICACIÓN DE LA CAMPAÑA, por D. JOAQUÍN DE LA LLAVE coronel, teniente coronel de Ingenieros.
-

CRONICA GENERAL

LOS BUQUES HOSPITALES.—SERVICIOS QUE PRESTARON EN LA CAMPAÑA DE MADAGASCAR.—SU SITUACIÓN ANTE EL DERECHO INTERNACIONAL.—LA CATÁSTROFE DEL PUENTE DE TARDES.—OPINIONES SOBRE ESTE ASUNTO.—MEMORIAS DE UN GRANADERO INGLÉS.

Uno de los asuntos que con mayor justicia ha preocupado recientemente la pública atención, es el regreso de los soldados heridos ó enfermos, procedentes de nuestras provincias de Ultramar. Dejar que los soldados que han perdido la salud á consecuencia de los rigores del clima ó de las fatigas de la guerra, pierdan también, innecesariamente, la vida en Cuba ó en Filipinas, sería bien inhumano. Disponer su regreso, para que fallezcan en alta mar ó á los breves momentos de desembarcar en la península, hace inclinar el ánimo á creer que quizá las molestias del viaje, realizado en condiciones imperfectas, pueden contribuir á aumentar la mortalidad de los infelices soldados enfermos que vienen de las colonias. Así, el asunto no es de fácil y radical solución; pero sí bastante importante para que á él se conceda atención preferente, pues si con las medidas dictadas ó con las que en lo sucesivo pudieran dictarse, se substrayera un solo soldado de las garras de la muerte, por muy bien empleado podría darse el gasto ó cualquiera otro sacrificio encaminados á la consecución de tan noble y patriótico fin.

A este efecto, y para ilustrar en lo posible la materia de que tratamos, es útil fijarse en lo que dice *Le Progrès militaire*, refiriéndose á algo semejante, relativo á la campaña de Madagascar. En un artículo—dice—titulado: *Los buques hospitales en las expediciones coloniales*, que publica el número de octubre de los *Annales d'hygiène publique et de médecine légale*, el doctor Burot, médico principal de la Marina y médico mayor del *Shamrok*, durante la campaña de 1895, en Madagascar, da á conocer los servicios que proporcionó este buque como hospital, y concluye del modo siguiente: «Después de lo acontecido en las orillas mal sanas del Betsiboka, se adquiere el convencimiento de que los hospitales de campaña se habrían podido reemplazar con ventaja por buques, pontones ó chalanas, fondeados en diferentes parajes del río. Los médicos militares se sacrificaron, desempeñaron su tarea con la mayor inteligencia; pero no podían apartar á sus enfermos de los miasmas perjudiciales. Durante el curso

entero de la campaña todo el mundo sentía no haber tenido más hospitales flotantes; tanto fijos, para recibir los enfermos del cuerpo expedicionario, como móviles para conducirlos á los sanatorios ó á Francia. El doctor Burot hace justicia al inspector médico Emery-Desbrousse, director del servicio de Sanidad del cuerpo expedicionario, que no cesó de reclamar el envío de buques hospitales. Este jefe, bondadoso y enérgico, supo conjurar en parte el conflicto, enviando inmediatamente á la patria los soldados enfermos.» Tomamos nota,— continúa el periódico de donde extractamos esta noticia,—de los datos proporcionados por el doctor Burot, esperando que no se producirán sorpresas como la de 1895, y que se acabará por tener en todas las marinas militares, hospitales flotantes en número suficiente para evitar el transporte, en las condiciones detestables que se observaron al regresar las tropas del Tonkín y de Madagascar.

Por lo demás, los buques hospitales no son cosa nueva, pues en los artículos adicionales al «Convenio de Ginebra», que se firmaron en 20 de octubre de 1868, ya se tiene en cuenta la existencia de tales embarcaciones. Así, por ejemplo, los artículos 9.º y 10, adicionales, dicen, entre otras cosas, lo que sigue: «Los buques hospitales militares, quedan sometidos á las leyes de la guerra en lo relativo á su material, que pasa á ser propiedad del que los captura; pero éste no podrá retirarlos de su destino especial durante la guerra... Todo buque mercante, cualquiera que sea su nacionalidad, cargado exclusivamente de heridos y de enfermos para su transporte, está protegido por la neutralidad...» El artículo 13 dice igualmente en su primer párrafo: «Los buques hospitalarios sostenidos por cuenta de las Sociedades de Socorro reconocidas por los gobiernos signatarios de este convenio, que estén provistos de un documento del Soberano, que haya dado la autorización expresa para su armamento, y certificación de la autoridad marítima competente, expresando que han sido sometidos á su vigilancia durante su armamento y hasta su salida definitiva, y que por entonces estaban acondicionados únicamente para el objeto de su misión, serán considerados neutrales, lo mismo que su personal...»

He aquí, pues, que tanto en el caso de las expediciones coloniales, como en el de una guerra internacional, ofrecen interés grandísimo los buques hospitales, ya sea para apartar á los enfermos de las pésimas condiciones climatológicas que han sido la causa principal de la dolencia adquirida, ya para enviarlos á la madre patria. Digno de alabanza sería el que se aplicasen á las necesidades concretas de nuestro ejército las ideas generales vertidas por los tratadistas que se han ocupado en este asunto, con lo cual habrían de decrecer forzosamente las pérdidas dolorosas que aquel sufre en las colonias y en las travesías de la Habana y Manila á Barcelona.



Hace algún tiempo causó emoción profunda, principalmente á los militares franceses, la catástrofe ocurrida en Tarbes, producida por el hundimiento, mientras pasaba el tren, de un puente provisional tendido sobre el Adour, con el material reglamentario que para este uso tiene el ejército de la vecina república. Las causas de esta catástrofe ha de ponerlas en claro una comisión nombrada por el ministro de la Guerra; comisión de la que forman parte los más competentes ingenieros militares y civiles de Francia.

Anticipándose á las resoluciones de esta junta de notables, un ingeniero suizo nos llama la atención sobre este desgraciado accidente, cuyas causas cree nuestro comunicante fáciles de conocer, pues, efectivamente en la obra—dice—de un oficial belga (capitán Van Wetter), titulada *Passage des cours d'eau et fonts militaires* se encuentra una explicación bien sencilla del desastre de Tarbes. En efecto, el autor de este libro, en un capítulo que trata de los puentes militares metálicos, se expresa en los siguientes términos, á propósito del puente Marcille, que es el tipo que se empleó en Tarbes para restablecer la comunicación sobre el Adour: «Los ensayos hechos en el polígono de Versailles habían llamado la atención sobre los numerosos defectos inherentes al sistema Marcille, y en 1886 una comisión especial examinó y empleó los cuatro tipos de puentes que siguen:

1.º Puente Marcille (tramo de 30 metros).

2.º Puente transportable reticulado del sistema Henry, formado de grandes elementos triangulares idénticos é intercambiables, de acero, para luces de 6 á 55 metros.

3.º Tipo Boyn y Marion, de grandes elementos descomponibles.

4.º Puente Eiffel (30 metros).

Los ensayos demostraron la superioridad del sistema Henry sobre los puentes de palastro ordinarios.»

Por lo tanto, continúa el ingeniero suizo, desde el año 1886, es decir, hace ya más de diez años, el sistema antiguo de los puentes de palastro de alma llena había sido condenado como defectuoso por la comisión oficial que lo había examinado. Parece, pues, que se cometió una imprudencia empleando en Tarbes este sistema de puentes para reparar una línea de vía férrea sobre la que circulaban trenes de viajeros y de mercancías.

Por nuestra parte, sin negar la superioridad absoluta de los puentes de celosía, y de acero, sobre los de palastro de hierro y alma llena, creemos que nunca faltan explicaciones para una catástrofe. Los puentes improvisados ó, cuando menos, tendidos sin aquella calma que sólo se tiene en la construcción ordinaria, han de resultar necesariamente más débiles, cualquiera que sea el sistema á que pertenezcan, y esta es ya una causa general que no debe desconocerse en casos análogos. Que el ejército francés no tiene, en cierta clase de material técnico, la riqueza y la perfección que sería conveniente, es también cierto, por más que nuestros vecinos se empeñen en desconocerlo y hasta en negarlo, ilusionados, más por el aumento de sus *cuadros*, que por el aumento de eficacia de estos mismos cuadros para la guerra.

*
*
*

Las memorias históricas tienen cierto carácter ingenioso, que no logran adquirir los estudios críticos, por sólidos que sean los cimientos en que se basan. De aquí el éxito que tales memorias alcanzan y, consecuencia del éxito, es que cada día sea mayor el número de las que ven la luz pública. Ahora le ha tocado el turno á los recuerdos de William Lawrence, granadero inglés que escribió sus impresiones personales, referentes al largo período de 1791 á 1867. Siempre se lee algo curioso en este género de libros; y más, cuando algunos capítulos están dedicados á hechos de que ha sido teatro nuestra patria. Así, por ejemplo, el granadero Lawrence asistió á la recuperación de Badajoz por nuestros amigos,

los ingleses; y he aquí algunos retazos de la relación escrita por el modesto soldado de Wellington:

«Se eligieron algunos soldados de cada regimiento para formar la columna de asalto, y además se designaron para cada una de las brechas la tercera y cuarta divisiones, y las de infantería ligera. Yo «me hallaba en la vanguardia. Nos habíamos dado cita Pig Harding, otro camarada llamado Boorden y yo», antes de ponernos en marcha... Habiendo tenido nuestros cuarteles en Badajoz, después de la batalla de Talavera, conocíamos perfectamente la ciudad y las calles en donde se encontraban las tiendas más ricas. Como se decía que si lo-gráramos tomar la ciudad, se concedería un saqueo de tres días, habíamos se-ñalado como lugar de nuestra cita la tienda de un platero, y hasta el pobre Pig se había provisto de un cabo de vela para alumbrarnos en caso necesario. En-contramos la ciudad iluminada para recibir á las tropas; sin embargo, se pre-senciaron entonces todos los horrores que se producen después de tomar por asalto una plaza fuerte: Saqueo, devastación, destrucción de las casas, escenas de borrachera y de desorden. Yo «estuve forzosamente apartado de todo esto, á causa de mis heridas; pero, á pesar de hallarme en el campamento, situado al menos á una milla de distancia de la ciudad, oí perfectamente los gritos de la multitud delirante, una vez que cesaron el cañoneo y la fusilería. A la mañana siguiente me dirigí, como pude, á la ciudad, apoyándome en la alabarda de un sargento, cortada á la longitud de un bastón; y, á la verdad, asistí á un magní-fico espectáculo. Se habían puesto en mitad de las calles toneles de vino desfon-dados para que todo el mundo pudiese beber sin tasa, y cuando los oficiales trataron de restablecer el orden, volcando tantas cubas como podían, los solda-dos, ya entonces completamente ebrios, se tendieron en el suelo para beber en el arroyo por el que corrían licores de todo género... Dos ó tres oficiales paga-ron con la vida sus manifestaciones para restablecer el orden; y oí decir que al-gunos individuos de la quinta división, que llegaron cuando ya casi todo estaba saqueado, despojaron á sus camaradas borrachos; y hasta se cree que mataron á algunos. Lord Wellington castigó á todos los culpables suspendiendo tempo-ralmente las distribuciones de *grog*.»

¡Castigo terrible, sin duda, para los soldados que llevabal Y buena ense-ñanza, que prueba hasta qué punto merecemos los españoles el nombre de crue-les con que en el extranjero se nos moteja, y que nosotros aceptamos como si fuese justo, como aceptamos todo lo que tiende á denigrarnos, en vez de pro-testar airados contra quien quiera que sea que tienda, dentro ó fuera de España, y más dentro que fuera, á rebajar la dignidad de nuestro país.

NIEMAND

25 de Octubre de 1897.

ISLA DE CANDÍA (ANTIGUAMENTE CRETA)

La cuestión hoy palpitante de Creta nos obliga á ocuparnos en esta isla so-bre la cual están fijas las miradas de toda Europa y aun del mundo civilizado. El eterno tema de las matanzas de cristianos hechas por los musulmanes y de las tropelías por éstos cometidas, ha vuelto á poner sobre el tapete la cuestión

de Oriente, verdadera manzana de la discordia colocada entre las grandes potencias europeas, que ambicionan repartirse los despojos del caduco Imperio Otomano, y á quienes su misma rivalidad mantiene en un estado de equilibrio tal, que el menor incidente podría romperlo, dando lugar á la tan temida conflagración europea. Así pues, ya que el asunto es de actualidad, merece que fijemos en él nuestra atención para estudiarlo bajo todos sus aspectos, á fin de formarnos una idea lo más aproximada del verdadero estado en que esta desgraciada isla se encuentra. Para ello empezaremos por considerarla desde el punto de vista histórico, y después nos ocuparemos de su descripción geográfica, física y política.

HISTORIA DE LA ISLA DE CRETA (HOY CANDÍA)

El primer nombre que tuvo la isla de Creta fué Chtonia; por lo cual la diosa Ceres fué llamada Chthoniana, porque los paganos la hacían presidir con particularidad los frutos de esta tierra. Según Pausanías, esto fué debido á un templo que le consagró en Hermiona, ciudad del Peloponeso, una hermosa doncella de Argos llamada Chthonia, hija de Photoneo, de donde también provino el origen de la fiesta Chthoniana, que los pueblos de Hermiona celebraban solemnemente todos los años en honor de Ceres, donde cuatro sacerdotisas viejas sacrificaban á golpes de guadaña las cuatro vacas más hermosas.

Los Eteocretas y los Cidonios, primitivos habitantes de la isla de Candía, que se llamaban autochthonos, fueron recibiendo sucesivamente colonias de Pelasgos, Helenos, Dorios, Frigios y Fenicios. Los Frigios, con el nombre de Curretas, trajeron á la isla las artes y las ideas religiosas del Asia Menor. La llegada de los Fenicios se relaciona con el mito del rapto de Europa y el de Hércules Tirio limpiando la isla de animales dañinos y tomándola como punto de partida de su expedición á Lybia y á Iberia. La historia de Creta antes de Minos se confunde con la fábula. Los nombres de sus principales reyes y reinas: Júpiter, Saturno, Ammón, Rhea, Baco son los primeros dioses de la mitología griega y es difícil, por no decir imposible, poner de acuerdo las tradiciones confusas y contradictorias que á éstos se refieren. Europa da á luz á Minos, á Radamante y á Sarpedón. La misma existencia de dos reyes con el nombre de Minos es muy dudosa y parece una invención de los genealogistas griegos. Que hayan ó no existido uno ó dos Minos, dice L. Lacroix, lo que está fuera de toda duda, es que en los dos siglos que precedieron á la guerra de Troya (1.400 á 1.200 antes de J. C.), este nombre figura en toda la historia de Creta y se encuentra á menudo mezclado con la de la misma Grecia. Como la época á que pertenece es la más gloriosa de los Cretenses, se ha referido á su reinado todo lo que este pueblo ha hecho de grande en el transcurso de dichos dos siglos. Minos reinó en el centro de la isla, en la región del Ida y del Dieté, cuya capital era Cnossos; pero la región occidental de la isla no estuvo bajo su dominio. Este rey, á quien se atribuyen las más antiguas de las legislaciones griegas, desarrolló principalmente el poder marítimo de Creta, llegó á ser dueño del Archipiélago, reprimió á los piratas Carios, fundó colonias en las costas del Asia, en las Cycladas y hasta en Sicilia, donde murió en una expedición contra Agrigento. Al reinado de este príncipe se refiere la historia de Dédalo, las leyendas de Pasifal y del Minotauro, de Ariadna, y de Teseo, etc. Después de este glorioso reinado em-

pezó la decadencia de Creta. Sus príncipes Idomeneo y Merión tomaron parte en la guerra de Troya. En esta época fundaron los cretenses á Salento y Lapia en Italia, á Viena en las Gaulas, etc. En 1.049 (antes de J. C.) los Dorios invadieron á Creta y la convirtieron en una isla completamente griega, pero dividida en pequeños Estados y perdida su autonomía, no tomó parte en las guerras Médicas ni en la del Peloponeso y se contentó con enviar mercenarios, que servían á los que mejor les pagaban, y sus arqueros llegaron á adquirir gran renombre. Durante las conquistas de los romanos en Oriente, Creta, debilitada por discordias intestinas y dividida por las facciones, ofreció una fácil presa á los conquistadores del mundo. Los mercenarios, que esta isla había suministrado á Perseo (170), las depredaciones de sus piratas y por último la alianza de los Cretenses con Mitrídates y Sertorio facilitaron el pretexto. El año 77 (antes de J. C.), el pretor Marco Antonio, padre del triunviro, atacó con una flota á la isla de Creta, pero fué derrotado. Ocho años después, Cecilio Metelo, enviado con una nueva expedición, derrotó á los Cretenses cerca de Cydonia, sometió por completo la isla en 66 (antes de J. C.) y mereció el título de Crético.

Durante la dominación romana no ocurrió en esta isla acontecimiento alguno importante. El cristianismo penetró en ella muy pronto. San Pablo al dirigirse á Roma, arribó á Creta y dejó allá á su discípulo Tito. Más tarde la isla de Creta fué unida al Imperio de Oriente y se encontró expuesta á los primeros ataques de los musulmanes. En 825 fué completamente sometida por Abuhaf-Omar, jefe de los sarracenos de España. Miguel el Tartamudo, que reinaba entonces en Oriente, hizo esfuerzos inútiles para recuperarla. Photino, uno de sus generales, fué derrotado, y Cratero, su sucesor, perdió por su descuido el fruto de una victoria que había alcanzado, y hecho prisionero en la isla de Cos, hoy Lango, fué clavado en una cruz. Finalmente Ocriphas, que tomó el mando después de Cratero, no pudo ni aun pisar esta isla. Los sarracenos edificaron la ciudad de Candía, que dió nombre á la isla. Está situada al septentrión, frente á la isla de Standia y es muy fuerte por la naturaleza y por el arte. Tuvo sede arzobispal y nueve sufragáneas. Nicéphoro Phocas, entonces general de los ejércitos del emperador Romano el Joven, y después emperador, la recobró el año 961, y San Nicón restableció en ella la fe católica. Desde esta época, y principalmente desde las Cruzadas, es cuando el nombre de Creta es reemplazado por el de Candía. Después de la conquista de Constantinopla por franceses y venecianos, Balduino I, emperador de Constantinopla, dió la isla de Candía á Bonifacio, marqués de Montferrato, el cual la vendió á los venecianos por contrato de 12 de agosto de 1204 con Enrique Dándolo, Dux de Venecia. Desde entonces quedaron los venecianos dueños de esta isla, donde habían fortificado algunas plazas en diferentes ocasiones. Apenas se vieron éstos dueños de la isla cuando tuvieron que defenderla contra los genoveses y Marco Sancedo, duque de Naxos; y para asegurar más su posesión enviaron á ella una colonia de 540 familias venecianas. Entonces llegó á ser Candía una de las posesiones más importantes de Venecia. Levantáronse muchas veces los candiotas y en 1364 quisieron entregarse á los genoveses; pero la prudente política de los venecianos los retuvo siempre sujetos á su dominio. En 1645 fué atacada por los turcos, que primeramente se apoderaron de la Canea y después de la plaza de Candía (1669), tras uno de los sitios más largos y famosos que registra la historia. Este

sitio, al que sólo ha faltado un Homero que lo inmortalizase, como al de Troya, duró más de veinte años.

Parece que la guerra de Candía que emprendieron y comenzaron los turcos, sin declaración previa, debe atribuirse á la ambición de un visir. Según algunos historiadores, en 1644 un buque que con destino á la Meca conducía á la Sultana favorita y á un hijo del Sultán Ibrahim, fué apresado por unas galeras de Malta, que con su presa fueron á fondear á un puerto de la isla de Candía. Al tener noticia Ibrahim de este suceso, se enfureció extraordinariamente é hizo recaer la responsabilidad sobre los venecianos, dueños de esta isla. El visir Mehemmed se aprovechó de la cólera de su señor para proponerle la conquista de Candía, isla ambicionada hacía mucho tiempo por los turcos. La Puerta preparó una formidable expedición é hizo creer á Venecia que la destinaba contra los caballeros de Malta, y en el mes de junio de 1645 zarpó de los Dardanelos la flota turca, compuesta de más de 400 naves, conduciendo un ejército de 50.000 hombres. Cuando el Gran Visir supuso que esta flota debía encontrarse á la altura de Candía, mandó prender al embajador de Venecia y le expuso las pretendidas quejas que el Imperio Otomano tenía de la República. No tardó en llegar la noticia de que la expedición había desembarcado en la extremidad occidental de la isla y que comenzaba á asolarla. Candía contaba entonces con gran número de puertos fortificados, como las Grabusas, castillos situados en los islotes próximos al cabo más occidental, muy cerca de la Canea y en lo más interior de un golfo el puerto de la Suda, donde estaba anclada la flota veneciana, más lejos, en dirección á Oriente, Retimo; á la derecha de Retimo, Candía, capital de la isla; en frente á cinco ó seis leguas, en el mar, la pequeña isla de Standia, que ofrecía un excelente abrigo á las grandes embarcaciones; al Este de Candía, y á la extremidad de un cabo; la fortaleza de Spina-longa; y por último, á la extremidad oriental de la isla la plaza y el puerto de Settia.

Una agresión tan inesperada sembró el pánico en Venecia avergonzada de haber comprendido demasiado tarde que aquella tempestad se dirigía contra ella. Hizo prodigiosos esfuerzos para hacerla frente y dirigió un apremiante llamamiento á todas las potencias católicas para interesarlas en la defensa de una isla, que era considerada como el baluarte de la cristiandad; pero las potencias permanecieron sordas á este llamamiento, y únicamente el Papa, Clemente IX, el Gran duque de Toscana y la orden de Malta pudieron apenas poner 20 galeras á disposición de la República. Entre tanto los turcos entraban en la Canea, después de un sitio de 57 días, pasando por encima de los fosos repletos de los cadáveres de 20.000 de sus soldados. En 1646 tomaron por asalto la plaza de Raimo. En 1648, después de haberse establecido sólidamente en la isla, pusieron sitio á Suda, ante cuyas puertas habían levantado tres pirámides formadas por 5.000 cabezas de cristianos y comenzaron el bloqueo de Candía, cuyas avenidas cerraron por una línea de circunvalación. Desde entonces comenzó una serie de asaltos, salidas, explosiones de minas y bombardeos de que tal vez no presente tan numerosos ejemplos sitio alguno. A los ataques repetidos, mortíferos é impetuosos, respondía una resistencia infatigable, heroica, dirigida por el ilustre Morosini.

Por espacio de veinte años continuó la lucha con alternativas favorables y adversas para unos y otros, mientras que las flotas de ambas naciones combatían

encarnizadamente, sin que la de los venecianos, á pesar de su superioridad marítima, lograra impedir que los turcos llevaran continuos refuerzos al ejército sitiador. Pero hacia fines de 1666 los sucesos tomaron un giro amenazador para Venecia. En el mes de noviembre repetidas salvas de artillería hicieron saber á los sitiados la llegada del Gran Visir Kiuperli al campo enemigo. Hombre de energía y actividad infatigable venía á dirigir por sí mismo las operaciones, firmemente resuelto á reparar con un sorprendente hecho de armas el mal efecto que había producido la pérdida de la batalla de San Gotardo en su renombre entre los cristianos y en su favor con el Sultán Mahomet IV. Contando con un ejército de más de 80.000 hombres, el 22 de mayo de 1667 fijó su cuartel genemuy cerca de la plaza, cuya guarnición no excedía de 10.000 soldados mandados por Francisco Morosini; á cuyas órdenes había acudido á ponerse lo más selecto de la nobleza veneciana. Muchos voluntarios se habían dado cita en este sangriento teatro para buscar la gloria y afrontar los peligros. Desde el 10 de junio comenzó el Gran Visir á bombardear la ciudad con enormes cañones de monstruoso calibre, nunca vistos hasta entonces en Europa; porque, según observa Voltaire, los turcos se mostraron en este sitio superiores á los mismos cristianos; en el arte militar. Por primera vez establecieron paralelas en sus trincheras, donde tuvo su origen este sistema, que les había enseñado un ingeniero italiano. Entonces el ataque y la defensa revistieron un carácter de espantoso encarnizamiento y no se avanzaba sino sobre escombros y entre arroyos de sangre. Desde el 23 de mayo al 18 de noviembre se contaron treinta y dos asaltos y diecisiete salidas; por una y otra parte las minas estallaron 618 veces, la guarnición perdió 400 oficiales y 3.200 soldados y el ejército otomano más de 20.000 hombres. Durante el invierno, los sitiados, animados por Morosini y por el marqués de Villa, que mandaba la infantería, trabajaron con increíble actividad en reparar sus fortificaciones derribadas en varios puntos, limpiaron sus fosos cegados por los escombros, volvieron á levantar los muros derribados ó ruinosos y construyeron á retaguardia nuevos atrincheramientos. Por su parte los turcos desplegaban igual ardor levantando reductos, nuevas baterías y obras que dominasen las de los sitiados, á quienes molestaban y entorpecían en sus trabajos con incesantes alarmas y descargas de artillería. En mayo de 1668, habiendo sido llamado el marqués de Villa por su soberano el duque de Saboya, el gobierno veneciano le reemplazó con un francés, el marqués de Saint-André Montbrun, esperando de esta suerte lisonjear el amor propio de Luis XIV, é interesar á este gran monarca en la defensa de Candía. Luis XIV envió efectivamente algunos auxilios en metálico á los venecianos y aun les permitió reclutar tropas en Francia. Lo más escogido de los voluntarios se apresuró á tomar parte en esta expedición y al mismo tiempo aquel monarca ponía á disposición de la República un cuerpo de 1.000 hombres. El Papa estimulaba el celo de los príncipes italianos y la orden de Malta, temiendo que la acusase de haber permanecido indiferente ante la heroica defensa de Candía, envió á esta isla sesenta caballeros, que entablaron una gloriosa rivalidad de valor y abnegación con la noble juventud francesa. El duque de la Feuillade organizó él sólo un cuerpo de 500 caballeros pertenecientes á las más nobles familias de Francia y, á pesar de sus rentas relativamente escasas, lo mantuvo á sus expensas, mientras duró la expedición. Entonces se vió reunidos en Candía á ingenieros como Werthmüller, Rimpler y Vauban, y

á caballeros como los duques de Château-Thierry y de Coderouse, los condes de Villemor y de Saint-Paul, este último príncipe de Neufchâtel, los Aubusson, los Beauveau, los Cangéron, los Créquy, los Tavannes, los Fénelon y otros muchos que componían el brillante cuerpo de la Feuillade.

LUIS TRUCHARTE Y VILLANUEVA.

Comandante de infantería.

(Continuará.)

LAS TROPAS DE FERROCARRILES DEL EJERCITO

AUSTRO-HÚNGARO

(Continuación.)

La proporción del número total de estos obreros con relación al conjunto del contingente es, mientras sea posible, 60 por 100.

Los obreros de las diversas profesiones se reparten en igual proporción entre las diferentes compañías. Deben ser robustos é inteligentes.

Los reclutas deben hablar el alemán, el húngaro ó el tcheque y saber leer y escribir ó al menos poseer la inteligencia necesaria para aprovechar de la instrucción que se les dará en el cuerpo.

Los reclutas son al principio convocados bajo las banderas en la fecha del 1.º de octubre.

Las vacantes producidas en el curso del año anterior deben llenarse, en seguida que se producen, cuando se trata del batallón de depósito, y dos veces por año solamente, cuando se trata de compañías del regimiento, á saber: en otoño, después de la llegada de los reclutas, y el 1.º de abril.

Cuando circunstancias particulares lo exigen, los hombres que pertenecen á la clase más moderna de la reserva y á las tres clases más modernas del Ersatz-reserve pueden ser llamados al servicio en tiempo de paz, mientras formen parte de las categorías mencionadas. Una orden del Emperador fija la duración de la convocación y el número de hombres que deben responder.

La unión al regimiento de ferrocarriles y de telégrafos, de reservistas que han pertenecido á otras armas tiene, principalmente, por objeto completar, en tiempo de guerra, el efectivo de los conductores de este regimiento. Para este efecto cada año, en la época del envío y del llamamiento de las clases, se designa, en vista de las indicaciones del Ministerio de la Guerra, un cierto número de reservistas de caballería, para ser unidos al regimiento de ferrocarriles y de telégrafos. Estos hombres son inscritos en el registro matrícula del regimiento.

El número de individuos de tropa, comprendiendo el grado de sargento mayor, que obtienen, ya sea ó no por primera vez, la autorización de prolongar, de año en año, el tiempo de servicio fijado por la ley, no debe exceder de 150 para todo el regimiento.

Los sargentos se reclutan entre los soldados de primera propuestos para el grado de cabo.

INSTRUCCIÓN DE LAS TROPAS DE FERROCARRILES

La instrucción dada á las tropas de ferrocarriles abraza las diferentes ramas del servicio que han de desempeñar en tiempo de guerra, que comprenden:

- 1.º La reconstrucción de las líneas destruidas;
- 2.º La construcción de líneas provisionales de campaña, de todas clases, y particularmente de ferrocarriles transportables (Flüchtige Balhuen);
- 3.º La organización y la ejecución temporal de la explotación de líneas enemigas utilizables, de líneas restablecidas y de las construídas con un objeto especial;
- 4.º La explotación de ferrocarriles de campaña transportables;
- 5.º La destrucción de vías férreas.

Además, los soldados que pertenecen al regimiento de zapadores y a los dos regimientos de ingenieros, son igualmente ejercitados en la construcción y destrucción de vías férreas, así como en la destrucción de puentes, de manera que puedan, eventualmente, prestar su concurso á las tropas de ferrocarriles. En fin, la construcción de líneas nuevas puede ser ejecutada por trabajadores tomados en las tropas de todas las armas, ó aun por obreros civiles y empresarios de trabajo.

En cuanto á la explotación de vías férreas, las tropas de ferrocarriles están encargadas de ella hasta el momento en que las secciones militares de explotación, de las cuales se ha hablado en un artículo precedente, pueden desempeñarla. A este efecto, cada compañía debe estar en disposición de explotar provisionalmente una sección de vía férrea de 50 á 60 kilómetros de desarrollo.

La instrucción de los reclutas del regimiento de ferrocarriles y de telégrafos se verifica por compañía; forman una sección especial bajo la dirección de un oficial.

Esta instrucción es teórica y práctica; su alta vigilancia pertenece al coronel comandante del regimiento, que da cuenta de ella al Jefe del Estado mayor en un informe anual.

Los comandantes de batallón y de compañía están encargados de velar la completa preparación para la guerra de las unidades que les están confiadas; son responsables de ella ante el coronel. Las compañías son, en el principio, ejercitadas tan bien en la construcción y en la destrucción de líneas como en el servicio de la explotación.

Instrucción teórica.—La instrucción teórica del regimiento de ferrocarriles y telégrafos se adquiere durante los meses de invierno y comprende la de los oficiales y la de los soldados.

Oficiales.—Los oficiales del regimiento de ferrocarriles y telégrafos desarrollan sus conocimientos teóricos generales y especiales por medio de frecuentes conferencias y de conversaciones en reunión. Una biblioteca está á su disposición. Al fin del período de invierno los primeros y segundos tenientes deben remitir cada uno, uno ó dos estudios técnicos: proyecto de construcción de puente, establecimiento de hornillos de mina, trazado de una vía férrea sobre mapa, reparación de secciones de líneas destruídas, construcción ó destrucción de una vía férrea de anchura normal ó de vía estrecha, establecimiento de una vía transportable, etc. Seis semanas se conceden para tratar estos diferentes asuntos. Además los oficiales pueden estudiar de tiempo en tiempo cuestiones técnicas menos importantes; estos trabajos, á los cuales no deben consagrarse mas que algunas horas deben presentarse bajo la forma de una orden.

En fin, con el objeto de permitir á los oficiales el perfeccionarse en los co-

nocimientos especiales técnicos que pueden ya poseer, un oficial por batallón puede ser designado cada año, para seguir, como oyente libre, los cursos de la escuela técnica superior de Viena. Los cursos tienen una duración de dos años, y los oficiales admitidos para asistir á ella deben tener el grado de capitán ó de teniente; un capitán á lo más, puede ser designado, cada año, para seguirlos.

Estos oficiales, mientras duren los cursos, dependen del Comité militar técnico y administrativo. Al terminar sus estudios están sujetos á sufrir un examen ante una comisión de oficiales superiores, al frente de la cual está el presidente del Comité.

En el informe anual, que el coronel del regimiento de ferrocarriles y de telégrafos dirige al Jefe del Estado mayor con motivo de la instrucción de su regimiento, un capítulo especial está dedicado al desarrollo de los conocimientos técnicos del cuerpo de oficiales.

Tropa.—La instrucción teórica de los soldados se da en los cuarteles del regimiento de ferrocarriles y de telégrafos. Existen para este efecto en estos cuarteles, salas de escuela que contienen un gran número de modelos y de dibujos ejecutados por lo regular por los soldados mismos. La mayor parte de las compañías poseen además una sala particular de planos y de modelos.

El curso anual de instrucción teórica de los soldados se divide en dos períodos:

a) El primer período, destinado á la instrucción elemental y á la educación militar de los reclutas dura dos meses, del 1.º de octubre al 1.º de diciembre;

b) El segundo período, destinado á la instrucción teórica propiamente dicha, dura cuatro meses, del 1.º de diciembre al 1.º de abril.

a) *Primer período.*—Durante el primer período, los jóvenes soldados adquieren las primeras nociones del servicio militar.

Al cabo de seis semanas, los más inteligentes de entre ellos reciben la instrucción preparatoria necesaria, para seguir con provecho los cursos especiales cursados por los sargentos y candidatos sargentos de cada compañía.

Además de la instrucción militar, se enseña á estos jóvenes el uso de los diferentes instrumentos que se usan en el servicio de ferrocarriles.

El progreso de la instrucción de los reclutas lo establece cada capitán para su compañía y lo somete al comandante del batallón.

b) *Segundo período.*—Al principiar el segundo período, los soldados que han recibido ya la instrucción militar elemental, reciben la instrucción teórica propiamente dicha.

Siguen para este efecto diversos cursos dirigidos por oficiales.

El empleo del tiempo lo determina el coronel ó el comandante (en el caso de un batallón destacado); el progreso detallado lo establece cada capitán para su compañía y lo somete al comandante del batallón.

Las materias enseñadas en cada compañía comprenden, desde el punto de vista técnico:

El servicio de zapadores, los trabajos de construcción y destrucción de la vía, la organización de las estaciones y del servicio telegráfico de las vías férreas, la explotación de estas últimas, los servicios del material de transporte y de tracción; los aparejos y los señales de seguridad de la vía y de los trenes, el servicio de las agujas; la conducción de trenes y locomotoras de caminos ordi-

narios; la composición del material de campaña de las compañías de ferrocarriles, la carga de estos materiales sobre los trucks ó en los vagones del tren especial de cada compañía; la construcción y la explotación de las vías férreas transportables;

La contabilidad, la formación de gráficos, la lectura de cartas, el estudio del conjunto de la red férrea del Imperio;

La construcción y el empleo de las líneas telegráficas temporales ó permanentes en las vías férreas;

La construcción de caminos ordinarios, las nociones relativas á la navegación y á las instalaciones que necesita, el establecimiento de puentes transportables é improvisados.

Los trabajos de campaña y de fortificación pasajera, el uso de cuerdas, el empleo de materias explosivas y de diversos aparatos de alumbrado.

Cuatro ó seis hombres elegidos de cada compañía son además designados para seguir dos veces por semana un curso de dibujo instituído en cada batallón.

Además, se organizan por batallón ó por regimiento en caso de necesidad, escuelas especiales, unas seguidas por un cierto número de obreros de arte de las compañías: carpinteros, herreros, cerrajeros, etc.; las demás frecuentadas por los sargentos ó candidatos sargentos.

En fin, existen para el regimiento, escuelas de telegrafía y eventualmente de contabilidad.

Curso especial de sargentos. Los hombres designados para seguir los cursos especiales destinados para los sargentos y candidatos sargentos de las compañías, de los batallones ó del regimiento, se ejercitan en la formación de las diversas relaciones estadísticas que son necesarias en el servicio de ferrocarriles y aprenden además la aritmética (hasta los números fraccionarios y fracciones decimales), el dibujo, la organización del ejército y en particular la del regimiento de ferrocarriles y telégrafos; la construcción y explotación de los ferrocarriles transportables; en fin, los principios de ataque y defensa de las vías férreas.

Instrucción práctica.—La instrucción práctica de las tropas de ferrocarriles se verifica durante los meses de verano y constituye en cierto modo el primer período de la instrucción. Esta instrucción se adquiere al principio en los polígonos de Korneubourg y Klosterneubourg, después en ciertas líneas férreas explotadas militarmente en todo ó en parte, así como en los talleres de construcción de material, en fin, en las líneas á cuya construcción pueden las tropas de ferrocarriles ser llamadas á concurrir en virtud de la demanda de las Administraciones.

Oficiales.—Un cierto número de oficiales de las tropas de ferrocarriles son destacados cada año, ya sea en las líneas férreas del imperio, ya sea en los talleres de construcción del material, para realizar una residencia de instrucción práctica. Los oficiales del regimiento, son además llamados á resolver, ya sea en las maniobras de otoño, ya en los polígonos, ciertos problemas prácticos: trazado, construcción y destrucción de línea, alumbrado eléctrico, ejercicios de telegrafía. Todos los oficiales del regimiento deben ser capaces de expedir ó de recibir un despacho telegráfico.

Los oficiales de compañía del regimiento toman parte en las escuelas prác-

ticas en el polígono. Los que pertenecen al cuadro del batallón de depósito asisten á estos ejercicios, todas las veces que su servicio particular lo permite.

Los oficiales que no están en las compañías y llenan los empleos de ayudante de un batallón no destacado, de oficial de aprovisionamiento, ó de instructor en la escuela de telegrafía, deben ser relevados de estos últimos cada dos años á lo menos.

En fin, en ciertos casos particulares, los oficiales del regimiento pueden, en virtud de la orden del Ministerio de la Guerra, ser encargados de misiones especiales que exijan reconocimientos y viajes. Las relaciones establecidas por estos oficiales, son depositadas en la biblioteca de los oficiales del regimiento.

Tropa.—La instrucción práctica de los soldados unidos á las tropas de ferrocarriles, empieza el 1.º de abril y termina el 1.º de octubre. El progreso lo establece el coronel y lo somete al Jefe del Estado mayor.

Esta instrucción se hace por compañía hasta fines del mes de agosto, y se da del modo que se ha explicado al principio en el polígono, después en una línea férrea en explotación ó en construcción, así como en los talleres de construcción de material. En agosto y en septiembre tienen lugar algunos ejercicios de servicio en campaña.

(Continuará.)

SECCIÓN BIBLIOGRÁFICA

MANUAL DE EQUITACIÓN, por el comandante de caballería, *J. Valdés*, profesor de oficiales en el establecimiento central de caballería en 1876; de aspirantes á ingreso en el cuerpo de equitación militar en 1883; de oficiales instructores en la Escuela de equitación desde 1884 á 1893; y de oficiales de la escuela superior de guerra desde 1893.—*Primera parte: Escuela del jinete.*—Un tomito en 8.º, de 103 páginas, con multitud de figuras y fotografados intercalados en el texto.—Madrid, establecimiento tipográfico, sucesores de Rivadeneira, paseo de San Vicente, 20.—1896.

Viene este utilísimo libro del señor Valdés á remediar la necesidad que se hacía sentir en nuestro país desde hace mucho tiempo, de un cuerpo de doctrina sencillo, claro, metódico y concreto, donde se expusieran los principios y procedimientos fundamentales que dirigen la enseñanza racional de la equitación, dando entrada en su contenido, á los últimos adelantos realizados en tan importante ejercicio, y sirviera como de complemento técnico, puede decirse, á los preceptos contenidos en los reglamentos, para instrucción de los cuerpos montados del ejército.

La realización de tal empresa, era un compromiso de honor para el señor Valdés,—señalado por sus condiciones especiales, sus estudios y larga experiencia en la enseñanza del difícil arte de la equitación, y la opinión de sus camaradas y discípulos,—que no podía rehusar de ninguna manera, y que, pese á su modestia, hay que decir satisfará como bueno, á juzgar por el título I, de la primera parte de su *Manual de equitación: escuela del jinete*, que acaba de ver la luz, y de cuyo contenido vamos á hacer breve reseña.

Comienza el librito con un bien razonado prólogo, donde, al exponer la necesidad del estudio de la equitación, manifiesta la importancia que esta necesidad alcanza en el ejército, en los términos siguientes: «Siempre se ha considerado la equitación en el ejército tan sólo como procedimiento indispensable para enseñar al hombre á servirse del caballo, y para poner al caballo en condiciones de ser útil al hombre, cuando su importancia es mayor. El jinete de guerra ha de ser explorador, combatiente y caminante; tal es su misión. Para cumplirla debidamente, tiene que ser audaz, enérgico é inteligente; marchar, ver, dar cuenta, manejar su caballo á todos los aires, en todos los terrenos; hacer el mejor uso de sus medios en todos los casos, cuando ha de ser avaro de su empleo como cuando ha de prodigar hasta la vida propia: así hay que proponerse que practiquen la equitación nuestros jinetes y este debe ser el fin de su educación ecuestre.»

No puede darse concepto más completo de lo que significa en la milicia el aprendizaje del manejo del caballo, arma de esgrima complicada, ni del espíritu que debe informar su enseñanza, hábilmente llevado al *Manual*, como se advierte en su lectura. Después de algunas consideraciones en que se aboga, con razones muy sensatas, por el restablecimiento de la escuela de equitación, y de exponer las dificultades de abarcar en el programa de una sola obra todos los conocimientos ecuestres, concluye el señor Valdés su substancioso prólogo, dando á conocer las fuentes principales á que se debe acudir actualmente para buscar la doctrina más sólida en la materia que trata.

Entra luego en materia con una exposición de *principios generales* donde con prudente concisión se dan atinadas reglas á profesores é instructores, y se fundamentan los procedimientos de enseñanza. Con esto, comienza la exposición de la doctrina relativa á la *Gimnasia ecuestre*, indicando sus reglas generales, para entrar en los ejercicios, estudio práctico del hombre á caballo; primera manera de coger las riendas (riendas á la inglesa); de la firmeza; doblegamientos del jinete á caballo; trabajos en el caballo á la cuerda; y, por último, introduciendo, muy fundadamente, á nuestro entender, en la gimnasia ecuestre, el volteo en caballo con cinchuelo, y con montura ordinaria, como complemento de esta primera parte de la educación del jinete.

Como puede deducirse de la breve exposición del contenido de la primera parte de la obra del señor Valdés, se advierte la tendencia á que el individuo, para llegar á ser jinete, empiece por adquirir destreza é independencia en los movimientos de cada parte de su cuerpo, antes de que haya de combinar dichas acciones para hacer marchar al caballo, cambiar la dirección que seguía y parar; no dando por terminado este trabajo preparatorio hasta que, además de haber adquirido el jinete firmeza en la silla, soltura é independencia en sus acciones, sepa también, conservando aquéllas, dejar al animal marche al aire que se quiera, ó salvando obstáculos, manteniendo libres los movimientos de su cabeza y cuello.

Tal es el carácter de la primera parte de la obra del señor Valdés que, metódica, práctica, fruto de larga y bien observada experiencia, expuesta su doctrina con correcta sencillez, ha de reportar utilísimos servicios á la enseñanza de la equitación, y colocar el nombre de su autor junto á los de Gérhardt, Fa-

verot, Fillis, Gontant Birón, Gayot, Jovart-Bastoul, y los demás representantes del progreso de tan útil cuanto difícil arte.

B.

REVISTA DE LA PRENSA Y DE LOS PROGRESOS MILITARES

SUBSISTENCIAS

La alimentación durante las maniobras del 1.º y 2.º cuerpos franceses.—Esta alimentación se aseguró, durante las últimas maniobras, con arreglo á los principios que se seguirán en tiempo de guerra cuando se disponga de vías férreas.

Las tropas tenían, al salir de las guarniciones, los víveres reglamentarios de la mochila y del morral.

Los trenes regimentales de todas las formaciones llevaban dos días de pan y de avena, un día de carne en conserva, y además el azúcar y el café necesarios para asegurar las distribuciones hasta el día 7 de septiembre por la tarde, inclusive.

Los trenes regimentales de las divisiones de caballería no tenían más que un día de pan y de avena.

Los cuerpos de ejército no llevaban ni los trenes de la Administración, ni la panadería de campaña.

Cada cuerpo de ejército llevaba dos días de carne con los rebaños de abastecimiento y un parque de ganado suficientemente copioso para mantener corrientes los citados rebaños.

Los oficiales destinados á la adquisición de víveres, compraban en la localidad la paja y el heno, los líquidos, el pan para la sopa y en lo posible la avena.

En Lila y en La Fère se habían establecido dos estaciones-almacenes, que proporcionaban á las tropas el pan para las comidas, el azúcar y el café y la cantidad de pan de sopa y de avena que los oficiales indicados no habrían podido procurarse.

Cada día los dos cuerpos tomaban de los rebaños de abastecimiento las cantidades de carne necesarias. Esta carne se cargaba en carruajes especiales que seguían inmediatamente al tren de combate, para asegurar la distribución al llegar á los puntos de etapa.

Los trenes regimentales se habían dividido en dos escalones, tal como lo prescribe el reglamento. Cada día uno de los escalones realizaba la distribución al llegar á los cantones, y el reemplazo de lo tomado á este escalón se efectuaba á la mañana siguiente, sirviéndose de las vías férreas.

Para llevar á cabo esta operación, las estaciones-almacenes de Lila y de La Fère enviaban diariamente un día de víveres para abastecer los trenes regimentales, cuyos víveres se habían dirigido por la vía férrea á las estaciones de cabeza de etapa en que se realizaba el desembarco. Había ordinariamente una estación de esta clase para el grueso de cada Cuerpo de ejército, otro centro de desembarque para la brigada de caballería de cuerpo y otro para cada división de caballería. Cada día el general director de las maniobras daba á conocer á

los cuerpos las estaciones que les correspondían al día siguiente, al propio tiempo que indicaba la hora de llegada de los trenes.

Las estaciones-almacenes recibían diariamente del intendente general, en nombre del general director, instrucciones relativas á las expediciones que debían hacerse y el efectivo aproximado de las tropas que debían tomar sus víveres en cada estación de desembarco. Además, cada día los intendentes de los distintos cuerpos de ejército indicaban por telégrafo á la estación-almacén interesada la cantidad de vituallas necesarias para asegurar el reemplazo del día siguiente. Si estas noticias llegaban á la estación-almacén después de la salida del tren de víveres, se tenían en cuenta para organizar el tren siguiente. En el caso de existir un exceso de vituallas en una estación de desembarque, después de abastecidos los trenes regimentales, el subintendente de la estación hacía cargar estos víveres en carruajes alquilados ó realquilados, disponiendo su conducción hasta el cantón más próximo, para que se entregasen por anticipado á aquel de los escalones del tren regimental que debía vituallarse al día siguiente.

Las cantidades de azúcar y de café que se extrajeron de las guarniciones se reemplazaron por primera vez por los trenes de abastecimiento del día 7 de septiembre, y la segunda vez por los del 13.

Los dos días de víveres de reserva se consumieron de orden del general director, uno durante las maniobras del cuerpo de ejército, y el otro en el transcurso de las maniobras del ejército.

ARTILLERÍA

Nuevo cañón de campaña, en Austria-Hungría.—El nuevo cañón ensayado este año en las grandes maniobras de Totis es una modificación de la pieza que actualmente se halla en servicio, y su objeto es permitir una celeridad de tiro mucho más considerable.

Este resultado se ha obtenido dotando á la pieza de un freno y de una especie de arado, ó mejor de horquilla, que el retroceso obliga á penetrar en el terreno; la acción de un resorte dispuesto entre la horquilla y el montaje y que se comprime por la misma acción del retroceso, lleva inmediatamente, al reaccionar, la pieza hacia adelante, quedando de este modo suprimido el trabajo de hacer entrar de nuevo la pieza en batería. Según el *Arméeblatt*, que es el periódico de donde tomamos estos detalles, la colocación de este aparato importa unos 25.000 florines, esto es 62'50 pesetas por cada pieza.

Al propio tiempo, los cañones destinados á efectuar el tiro rápido, están provistos de un mecanismo de seguridad que impide el disparo prematuro y no permite tirar más que cuando la culata está completamente cerrada, precaución indispensable para evitar accidentes que sin esto serían numerosos tratándose de tiro rápido.

Por lo demás, no se trata, como ya se comprende, de otra cosa que de una transformación provisional que permita ejecutar el tiro rápido con algunos de los actuales cañones, mientras se llega á la creación del material completo de esta clase, que está en estudio.

(De la *Revue du Cercle militaire*.)