

SUMARIO

Crónica general, por Niemand; pág. 33. — El automovilismo en el ejército, (conclusión), por don Carlos Banús, coronel, teniente coronel de Ingenieros; pág. 35. — Inglaterra y el Transvaal (continuación), traducción por el señor Marqués de Zayas, comandante de Estado Mayor; pág. 39. — La Reconstitución (continuación), por don G. M. Seco, coronel de Infantería; pág. 44.

Pliegos 87 y 88 del tomo II del **DICCIONARIO DE CIENCIAS MILITARES**, por don Mariano Rubió y Bellvé, comandante de Ingenieros.

Pototskii: **TRATADO DE ARMAS PORTATILES Y DE TIRO**; pliegos 43 y 44. Traducción y ampliación por don Narciso Martínez Aloy, capitán de Infantería.

CRÓNICA GENERAL

LA BROMA DE LA GUERRA.— CAMPAÑAS IMPROVISADAS.— DE CÓMO EL PAÍS SE DIVIERTE SIEMPRE.— FRUTOS DE LA FALTA DE MEMORIA.— LA NUEVA ORIGINALIDAD DE GUILLERMO II.— GENERALES Á LA ESCUELA.— ACTUAL NÚMERO DE OFICIALES ALEMANES.

A pesar de que la guerra es la función más terrible de las colectividades humanas, es un hecho certísimo que los pueblos van muchas veces á ella bromeando, como si se tratase de la más inocente de las diversiones. El recuerdo de los males no persiste en la memoria de los hombres ni en la memoria de las sociedades, y así, el mal pasado casi puede decirse que no existe, y el mal futuro no se mide ni se siente hasta que se está ya padeciendo. Por esta razón, la guerra no duele jamás en el acto de iniciarse, no duele tampoco cuando se realiza, no duele más que en el preciso momento en que se siente la herida que causa. ¿Y cómo, si así no fuese, se comprendería la pasmosa tranquilidad con que una nación llega á la guerra, sin preocuparse de lo que esta guerra va á ser? ¿Cómo sería posible que pueblos que mantienen dispendiosas instituciones militares, que nutren en su seno á ejércitos más ó menos poderosos en apariencia, los dejasen vivir al azar, sin rumbo ni norte fijos, sin prepararlos debidamente para que realicen la misión que deben desempeñar?

La guerra de Inglaterra con las repúblicas sudafricanas es demostración palmaria de lo que acabamos de indicar. Bien hubieran podido saber los ingleses que la guerra con los *boers* podía ser difícil, puesto que en vano habían pretendido, otras veces, anularlos y destrozarlos; fácil les hubiera sido comprender que la guerra de conquista, realizada contra una raza entera, y á tan larga distancia de la metrópoli, es siempre de resultados dudosos; pero se formó, por la nunca desmentida ambición inglesa, la bola que debía aplastar al Transvaal, y la bola fué lanzada al Africa del Sur, sin más guía que el impulso de la gente política, y de una prensa que, como dijo Bismarck, y ha recordado oportunamente Guillermo II, rompe los vidrios que otros pagan.

¡Y el ejército! ¡Oh, del ejército no hay que preocuparse! El ejército es una masa inerte: con decir, *de frente, mar*, ya está en actividad plena. Es la eterna maniobra de siempre: lancémosle á la pelea, que ya se desenredará. Y, á veces,

no se desenreda, sino que se enreda más, cuanto más anda, y arrastra en su caída á todo aquello que á su espalda quedó.

De nada sirve que haya un arte militar ni una ciencia de la guerra. En todos los países del mundo, cuando la borrachera del falso patriotismo invade la cabeza, ya no hay arte, ni ciencia, ni prudencia, ni nada. No hay más que el sacrificio de los que marchan, y el *asombro* de los que quedan, al enterarse de que la bola que debía aplastar al adversario se atasca en su camino. Este *asombro*, esta *indignación*, esta serie de nombres gruesos que ponen los periódicos en sus columnas son cosas puramente teatrales. En realidad de verdad, la gran masa de las naciones no da importancia grande á la guerra, creyendo cada cual que ha hecho bastante con decir á los amigos que á ella debía irse á todo trance: ni gobernantes ni gobernados alteran por la guerra sus costumbres; las diversiones públicas ó privadas siguen impertérritas, y si alguno, como consecuencia de la lucha, llena el bolsillo, desea que la guerra continúe para esplendor de la patria y de sí propio.

Ahora mismo, en Inglaterra, nada ha alterado la vida normal; en España, durante la guerra con los Estados Unidos, todo el mundo sabe lo que pasó; en Francia, en 1870-71, cuando Gambetta, dando un ejemplo poco común en la ralea política, salió de París, en el globo «Armand-Barbés», para levantar el espíritu del pueblo francés, encontráse, al llegar á Montdidier, á dos pasos del París sitiado y hambriento, con que el subprefecto no podía recibirle á causa de que, preparándose para ir á una *soirée*, no estaba en casa para nadie.

Pues bien, los pueblos que van á la guerra con tal bagaje de entusiasmo, no merecen—por qué no decirlo—la victoria. Los que creen que la guerra es una broma están más expuestos que nadie á que las bromas se tornen en veras; los que van á la lucha, sin preparación alguna, con ejércitos que apenas merecen el nombre de tales, están en peligro constante de verse derrotados. Inglaterra, en el Africa septentrional, apercibiéndose convenientemente, ha conseguido victorias importantes, en campañas que, como sucedió en la del Sudán, presentaban dificultades enormes. Ahora ha ido á un *paseo militar*, y, por lo menos, el paseo quedará regado con mucha sangre.

En España no existe tampoco la memoria que debe guiar á los pueblos. Hemos perdido las colonias; los hechos han demostrado que nuestro ejército no pudo acabar con la guerra carlista, no pudo hacer nada en Melilla, no logró sofocar la insurrección cubana ni la filipina, no pudo combatir con un reducidísimo cuerpo norteamericano, y, sin embargo, seguimos *exactamente* el camino de siempre. Ni los propios ejemplos, ni los ajenos, hacen mella en nuestra voluntad, y el ejército sigue su trayectoria, vaga é incierta, huyendo de todo lo que significa preparación para la guerra.

*
*
*

Salgamos de España, para dar un imaginario paseo por el extranjero, trasladándonos de un salto á Alemania. ¡Tiene unas salidas ese emperador Guillermo...! Sólo él ha podido imaginar la cosa más extravagante que podría ocurrírsele á una persona que debiera conocer los íntimos secretos de la milicia de su país. Se le ha ocurrido..., á fe que no nos atrevemos á creerlo ni á escribirlo; ha imaginado que puede haber generales que no lo sepan todo... así, como suena.

Si la cosa es cierta—y mucho nos tememos que nuestros lectores no han de creerla—habrá que confesar que hay ejércitos más adelantados, mucho más adelantados, que el ejército alemán. Hay ejércitos en que se admite, y da por cosa indudable, que un general debe saberlo y lo sabe todo; que el *general* se llama *general* precisamente porque posee la universalidad de los conocimientos militares; que es deprimir á tan elevada clase suponer que el más humilde de sus individuos pueda agarrarse á un libro para aprender lo que de sobra tiene sabido, al ostentar los... las divisas propias de su empleo, que ignoramos cuáles son en los ejércitos en que eso acontece.

Ha llegado á tanto el capricho de Guillermo II, que *ha mandado á la escuela á los generales de división...* Partiendo del á todas luces falso concepto de que el general de una división pudiera no saber qué hacer de las 72 piezas de artillería que tiene ahora á sus órdenes, ha creado dos cursos de tiro, á los cuales los infelices generales, comandantes de las divisiones, más uno de cada brigada, irán á aprender el modo de sacar partido de la terrible artillería moderna.

Y no se ha contentado con esto el Emperador: ha remachado el clavo, mandando que los generales que tengan el mando de tropas de infantería, y procedan de las armas de caballería y artillería, *vayan también á la escuela...* á la escuela de tiro de infantería.

Con este disparate, y con el del aumento de iniciativa que concede á los jefes y oficiales el reglamento de campaña, en la edición que acaba de repartirse, obligándoles, ya en tiempo de paz, á tomar decisiones bajo su responsabilidad, se ve palpablemente que la milicia alemana camina al abismo.

Según el presupuesto de este año, su efectivo ha de ser, en 1900, de 491.136 soldados, 80.556 suboficiales, 101.929 caballos, etc., etc. El número total de oficiales (sin contar, es verdad, á los médicos y pagadores) será de 23.844. ¡Casi tantos como en España!

NIEMAND.

1.º de febrero de 1900.

EL AUTOMOVILISMO EN EL EJERCITO

III

El motor eléctrico puede tener también aplicación en campaña, y sería sin duda el preferible, si sus indiscutibles ventajas no estuvieran compensadas por inconvenientes de gran monta. Claro es que la condición de automovilidad exige que el carruaje lleve consigo el generador de energía eléctrica, que ha de ser forzosamente un acumulador. Los acumuladores hasta ahora ideados son muchísimos; pero todos adolecen de igual inconveniente, y es el peso muerto que representan. Este hoy no puede remediarse, pues el plomo, que constituye la base de todos ellos, es un metal muy pesado: interin no pueda reemplazarse por otro más ligero, el inconveniente citado subsistirá, en mayor ó menor escala. Los acumuladores que se emplean en los automóviles necesitan tener gran capacidad, es decir, ser susceptibles de dar una cantidad considerable de energía

eléctrica, á fin de que, sin necesidad de renovarlos ó cargarlos de nuevo, puedan recorrer largos trayectos. Esta energía se refiere muchas veces á la unidad de peso, y en este caso se llama *energía ó capacidad específica*. Otras veces, en vez de referirse la capacidad á la energía eléctrica medida en *kilowats-horas*, se refiere á la cantidad de electricidad que se mide en *ampers-horas*. Generalmente, un kilogramo de electrodo produce una corriente de 1 á 2 ampers, es decir, 1,5 por término medio, con un potencial de 1,9 volts. Resulta, por consiguiente, que un kilogramo de electrodo da

$$1,5 \times 19 = 2,85 \text{ wats,}$$

es decir, en números redondos, 3 wats, ó sea, 3 kilográmetros. Para obtener una potencia de un kilowatt, serán necesarios 350 kilogramos de placa. Téngase en cuenta que al peso de ésta hay que añadir el del líquido y el de los recipientes, y no será difícil comprender que los acumuladores constituyen un enorme peso muerto, y aun así sólo puede obtenerse la marcha durante un número de horas bastante limitado, y esto suponiendo el empleo de velocidades moderadas. Además, al peso de los acumuladores hay que añadir el del dinamo, cuyo inductor es recorrido por la corriente que aquéllos engendran, y el inducido pone en movimiento el árbol.

Aimé Witz, en su tratado de los motores de gas, dice: « un motor de vapor de la potencia y género de los que se emplean en los carruajes, consume, á lo menos, 4 kilogramos de carbón y 23 de agua por caballo-hora: resultan, por tanto, 270.000 kilográmetros por 27 kilogramos, ó sea, 10.000 kilográmetros por kilogramo de agua y carbón. Un kilogramo de petróleo da fácilmente un caballo-hora: suponiendo 9 litros de agua para el refrigerante, por caballo, se obtienen 27.000 kilográmetros por kilogramo de peso. En cuanto á la batería de acumuladores, puede contarse que se necesitan, por lo menos, 25 kilogramos por caballo-hora. Estas cifras son significativas. »

Para remediar en parte el inconveniente anejo al peso de los acumuladores, fuera preciso establecer, en el trayecto recorrido por los carruajes, estaciones depósitos en donde hubiera siempre suficiente número de aquéllos cargados; esto, en campaña, es punto menos que imposible. Aun así, para reducir suficientemente el inconveniente citado, las estaciones deberían hallarse bastante próximas. Por otra parte, es también de temer que los acumuladores sometidos á las sacudidas que se producen en caminos no siempre bien conservados, sufran bastante y duren poco tiempo.

Los automóviles eléctricos necesitan, además de las baterías de acumuladores, una dinamo, lo cual, aparte del peso, produce complicación, siendo las dinamos aparatos delicados y sujetos á averías que exigen para su manejo personal experto. También necesitan los carruajes eléctricos un *combinador*, nombre dado por la comisión del concurso de 1898 á un aparato cuyo objeto es detener la marcha del carruaje y proporcionar la potencia desarrollada á la resistencia que ha de vencerse y que dependerá del estado del firme y de la pendiente del trayecto. Por medio de teclas, ó clavijas, puede modificarse, bien sea la disposición y número de los elementos que constituyen la batería de acumuladores, la excitación de los inductores de la dinamo, y las resistencias necesarias para acelerar ó detener la velocidad. Desde este punto de vista, el motor eléctrico es superior

á todos los demás, pues permite modificar fácilmente la potencia y comunicar una velocidad constante al carruaje, aun cuando varíen, dentro de límites bastante extensos, las resistencias que ha de vencer. A esta ventaja, que es importante, hay que añadir la supresión del humo y de los desagradables olores que acompañan siempre á los motores de vapor y gas. Otra ventaja tiene el motor eléctrico, y es que está siempre en disposición de ponerse en marcha, sin que durante el reposo consuma energía.

Respecto al empleo del aire comprimido como motor no parece que en modo alguno sea aplicable al caso que nos ocupa; cierto es que tiene la ventaja de que en un volumen pequeño puede almacenarse mucha energía; pero para ello es preciso comprimir fuertemente el aire, lo que exige aparatos especiales que no siempre se hallarán á mano. Además, cuanto mayor sea la presión á que el aire se sujete, los recipientes que le contengan necesitarán también mayores espesores, y esto dará lugar á un peso muerto considerable que compensará la ventaja de poder reducir el volumen del agente motor.

De todo lo expuesto puede deducirse que los motores de vapor y gas y los eléctricos reunen para el caso que nos ocupa buenas y malas condiciones, y que en absoluto no puede afirmarse que uno de ellos tenga superioridad.

En nuestro concepto cada uno de ellos será preferible á los demás en los casos siguientes:

1.º Cuando se trate de remolcar pesos de importancia por caminos no muy bien conservados y de grandes pendientes, es preferible el automóvil de vapor. Puede servir de ejemplo de esta clase el de Scotte que se presentó al concurso de 1897. Es capaz de remolcar hasta siete toneladas de peso repartidas en varios carruajes, formando convoy. Puede marchar con velocidades variables de 5 ó 10 kilómetros por hora, para lo cual sirven dos engranajes que lleva el árbol motor. Las experiencias verificadas han demostrado que marchaba sin dificultad por carreteras en mal estado. En el concurso de 1898, MM. Dion y Bouton presentaron un camión de vapor que puede transportar de 3 á 5 toneladas de peso útil, con una velocidad de 9 kilómetros en rampa y 16 kilómetros en terreno horizontal. Este camión no se ha sugetado, que sepamos, á las mismas experiencias que el tractor Scott.

2.º Para el transporte de pesos ligeros, sobre todo en buenas carreteras, es preferible el motor de petróleo; este mismo motor es también el que mejores condiciones reúne para emplearlo en las guerras coloniales, pues en este caso es difícil establecer depósitos de carbón. Entre esta clase de automóviles está el camión Dietrich, que puede transportar una carga de 1.500 kilogramos con velocidad de 16 kilómetros en terreno horizontal y 4 kilómetros en rampas muy pendientes. Los automóviles que nos ocupan han tenido ya aplicación en algunas naciones. En Prusia se ha ensayado un carruaje que tiene por objeto iluminar el terreno; lleva un motor de petróleo de 5 caballos, una dinamo y un proyector; el principal destino de este carruaje parece ser buscar los heridos, y para el establecimiento de un hospital provisional lleva el material necesario para instalar varias lámparas de arco. En Austria, para el transporte del material pesado de artillería, se ha adoptado un automóvil con motor de bencina capaz de transportar 500 kilogramos en rampas cuya pendiente llega á $\frac{1}{10}$. En Bélgica, Francia, Italia y los Estados Unidos se verifican también ensayos con esta clase de motores.

3.º Para el transporte de material de guerra en las plazas fuertes en donde haya fábricas de electricidad, el automóvil eléctrico es el preferible, pues en este caso pueden aprovecharse todas las ventajas que reúnen esta clase de carruajes y desaparecen parte de los inconvenientes.

Las fábricas de electricidad permiten tener siempre cargados gran número de acumuladores, y como en esta aplicación las distancias que los carruajes han de recorrer son relativamente cortas, puede llevar cada carruaje los necesarios para efectuar el trayecto sin relevos. Para esta aplicación podría estudiarse un avitrén especial aplicable á la conducción de piezas y municiones, y de este modo el armamento y abastecimiento de los fuertes exteriores se haría con facilidad y rapidez. Es sabido que la movilidad de la artillería es de gran importancia en la defensa de una plaza, y la adopción de esta clase de avitrén contribuiría en gran manera á facilitar el cambio de posición de las baterías comprometidas por haberlas descubierto ya el sitiador.

Si se quiere tener una idea exacta aproximada de la potencia necesaria para arrastrar en un camino de pendiente i , un carruaje de p kilogramos de peso marchando con una velocidad de V kilómetros por hora, puede emplearse la siguiente fórmula práctica:

$$T = \frac{1,000 p V (0,033 + 0,0006 V + i)}{75 \times 3600} = \frac{p V (0,033 + 0,0006 V + i)}{270} \text{ caballos de vapor.}$$

La cantidad $p (0,033 + 0,0006 V + i)$ representa el esfuerzo de tracción: esta cantidad se reduce á $p (0,025 + 0,0004 V + i)$, cuando las llantas son neumáticas. En los países no muy accidentados puede admitirse, por término medio, $i = 0,01$: en este caso para cada tonelada de peso el valor de T será:

$$T = \frac{1,000 V (0,043 + 0,0006 V)}{270}$$

Si $V = 10$, $T = 1,8$.

En las mismas hipótesis, y suponiendo neumáticas las llantas, $T = 1,5$.

Esto supone que en el árbol el motor deberá desarrollar un trabajo de 3 á 4,5 caballos, según el sistema de transmisión que se emplee.

Las adjuntas tablas pueden dar idea de las ventajas é inconvenientes que presentan los distintos motores, tanto desde el punto de vista del peso que les corresponde, como del que cada uno permite utilizar. Como se ve, desde este doble punto de vista, la electricidad ocupa el tercer lugar, sobre todo si hay que recorrer grandes distancias, pues el coeficiente de H es en esta clase de motores mayor que en los demás, y el peso crece rápidamente.

Peso en kilogramos, por caballo de vapor, que corresponde a los principales motores empleados en los automóviles, suponiendo un rendimiento de 0,6 para el vapor y petróleo, y 0,75 para la electricidad. (H es el número de horas de marcha.)

Clase de motor	PESO EN KGS. POR CABALLO					
	En el árbol motor.		En las llantas.			
Vapor.	Caldera Field.	50 + 20	H	85 + 33	H	
	Idem Serpollet.	coke.	55 + 8	H	92 + 13	H
		petróleo.	55 + 6,5	H	83 + 11	H
Petróleo.		40 + 0,5	H	67 + 0,83	H	
Acumuladores.		50 + 37	H	66 + 49	H	

Tanto por ciento de peso que corresponde a las distintas partes del automóvil.

Clase de motor.	Carruaje.	Mecanismo.	Combustible y agua.	Peso útil.
Vapor.	0,5	0,15	0,08	0,27
Petróleo.	0,5	0,12	0,015	0,365
Electricidad.	0,5	0,09	0,3	0,11

Lo dicho basta para comprender que el problema del automovilismo tiene importancia desde el punto de vista militar, y que conviene al ejército estudiarlo. Con el tiempo los carruajes automóviles destinados al transporte de viajeros y mercancías se generalizarán, y así como al entrar en campaña se hace ahora una requisición de caballos, llegará día en que se efectúe una requisición de automóviles. Para el manejo de éstas será preciso contar con personal instruído de antemano. No se crea, sin embargo, que el caballo, y en general el ganado de tiro, desaparezca; éste posee una preciosa cualidad que le hace superior a todas las máquinas y es la adaptación a distintas clases de terrenos y la inteligencia, instinto, ó como quiera llamársele, que suple muchas veces las faltas y descuidos del conductor. Los automóviles serán, con el tiempo, un precioso auxiliar de los ejércitos que economizará ganado y evitará los inconvenientes anejos al empleo de motores animados.

CARLOS BANÚS.

Coronel, Teniente Coronel de Ingenieros.

INGLATERRA Y TRANSVAAL

(Continuación.)

Sobre esto último, no hay dato alguno que permita suponer que el ministerio de la guerra inglés indicara á White hasta las disposiciones de detalle que había de tomar, de tal manera, que este general, privado de su libertad de acción, quedara convertido en un mero órgano ejecutor, como lo fueron del Consejo áulico de Viena los generales austriacos de las guerras de Silesia. Es, por lo tanto, muy probable que las instrucciones comunicadas á White se limita-

rían á encargarle que sostuviera todo el tiempo posible la posición de Ladysmith, retardando así, mientras fuera hacedero, la continuación del avance de los boers en Natal; pero sin que esto significara que debía defender aquella plaza hasta la destrucción de las fuerzas inglesas. Desde este punto de vista, parece lógico preguntar si, después de los combates desgraciados de Glencoe y Dundee, después de la retirada de Yule, y después de haber tenido ocasión, por los combates anteriores, de apreciar la aptitud de los boers, tan menospreciados en otro tiempo, no consideraba White cumplidas con exceso las condiciones primordiales que debían decidirle á abandonar su posición; ocurre en seguida el analizar si la retirada á Pietermaritzburgo no era para White un deber más imperioso que la permanencia en Ladysmith con riesgo de ser destruido. Esta cuestión fué planteada por White y la resolvió en sentido afirmativo, según dió á entender claramente con su salida del 30 de octubre. Sólo que el estado en que llegaron á Ladysmith las tropas de Yule, sin trenes, sin artillería, y quebrantadas física y moralmente, le imposibilitó de efectuar una retirada, ya por sí sola tan extraordinariamente difícil ante la amenaza de las fuerzas orangeses establecidas sobre el flanco. Así, pues, hubo de decidirse á otorgar algún descanso á las tropas de Yule, que la misma prensa inglesa pintaba en un estado desastroso é imposibilitadas para el combate. Y en esto estriba el extraordinario éxito de las operaciones y de los primeros combates de los boers, pues durante la pausa á que se vieron obligados los ingleses, fué estrechándose cada vez más el anillo al redor de las fuerzas de White, y cada tentativa de retirada que éste hacía le costaba un nuevo combate.

Ladysmith (1) está situado en una llanura rodeada de colinas y abierta sólo hacia el sur para dejar paso al ferrocarril de Pietermaritzburg, que cruza por un puente de hierro el río de impetuosa corriente llamado Klip River (río de las rocas). El campamento del general White se extiende hasta dicho puente, y aunque se halla establecido sobre una meseta algo más elevada que la ciudad, está dominado por las alturas que los boers tomaron á las avanzadas inglesas en los días anteriores al 29 de octubre, y en las cuales emplazaron su artillería. Al noroeste de la ciudad, en Intintwaniani, donde la carretera de Elandslaagte atraviesa una loma, había un campamento boer muy fuerte. Al este, las colinas de Modderspruit y la escarpada pirámide del monte Isimbulwana están en poder de los boers transvaaleses. Junto á los cursos de agua de Dewdrop-Spruit y Flaggstone Spruit, al sur de la ciudad, se hallaban las patrullas de los boers orangeses, que se extendían hasta el oeste de la ciudad para dar la mano á los transvaaleses. Las colinas y *kopjes* que rodean la ciudad son, en general, áridas, ó están sólo coronadas por algunas acacias espinosas. En todas estas colinas habían abierto trincheras los boers para reforzar su posición.

Para salir de esta situación crítica y emprender la retirada á Pietermaritzburgo ó á la costa, se presentaban á White tres caminos: el que va desde Ladysmith al este, por el pie del Lombardskop y del monte Isimbulwana, y, bifurcándose, da un ramal á Weenen, 40 km. al sudeste de Colenso, y otro á Pomeroy y Greytown; ó bien el espacio comprendido entre el monte Isimbulwana y el río

(1) Véase «Military Map of the Natal Frontier» en escala $\frac{1}{300,000}$, publicado por Georges Philip and Son. London. — (N. del T.)

Klip; ó, finalmente, el camino del sur, á Nelthorpe y Colenso: caminos que todavía no estaban ocupados por fuerzas enemigas. Pero el primero está completamente dominado desde el Lombardskop y el monte Isimbulwana, donde los boers emplazaron la mayor parte de su artillería, mientras el segundo también se halla bajo el alcance de los fuegos del Isimbulwana y conduce al Modderspruit, río muy crecido, cuya orilla izquierda estaba defendida por fuertes kommandos (Meyer y Erasmus). Después de examinar las grandes dificultades que, según esto, ha de encontrar cualquier salida, parece que White eligió el camino de Nelthorpe para efectuar su retirada á Pietermaritzburg el día 30 de octubre. Pero también aquí tenía que vencer grandes obstáculos, pues sus movimientos estarían al principio bajo el fuego de la artillería del monte Isimbulwana, y quedarían después paralizados al desfilarse por el puente del río Klip, sin contar con que 15 kilómetros más allá el indispensable paso del río Tugela tenía también que influir desventajosamente en la rapidez de la retirada.

Con arreglo á las disposiciones de White, una columna al mando del coronel Carleton, formada con el batallón Gloucestershire, los fusileros irlandeses y una batería de montaña, constituyendo el ala izquierda del despliegue proyectado, debía el día 29 marchar á Nikolsonseck con el fin de contener las fuerzas enemigas de Lombardskop, y servir de protección al flanco izquierdo y retaguardia. El centro británico, consistente en 3 baterías, 2 regimientos de caballería y 4 batallones de infantería, marchó más al sur, hacia el monte Isimbulwana, para impedir por aquel lado toda amenaza contra el ala derecha, que, compuesta de 4 baterías, 3 regimientos de caballería, y 5 batallones, parece que tomó la dirección acordada para la salida. En el curso del combate intervino, además, una brigada de marina, que acababa de llegar, con dos cañones de grueso calibre.

Según puede deducirse de los deficientes relatos del combate, parece que los boers emplearon la estratagema de replegar sus posiciones de seguridad ante el avance del centro británico, con el fin de que éste perdiera su contacto con el ala derecha. Esta última se vió de pronto envuelta, tuvo que hacer un cambio de frente bajo el fuego enemigo, y quedó en situación tan crítica, que, para sostenerla, fué necesario llamar, á excepción de un batallón, todas las tropas del centro, entretanto demasiado adelantadas. A pesar de este refuerzo, fué vencida el ala derecha por medio de un contra ataque de los boers. Sus tres batallones de vanguardia se retiraron de repente en completa dispersión y la batería 23 tuvo que dar frente al enemigo para cubrir la retirada. Ante las vigorosas acometidas de los boers, no había más remedio que replegar rápidamente el ala derecha y centro, si se quería impedir la destrucción total.

Entretanto, el ala izquierda de los ingleses había sufrido una catástrofe que tuvo por final el sacrificio de toda la columna Carleton. Esta no fué molestada por el enemigo hasta su llegada á Nicolsonseck. Dos grandes peñascos desprendidos de la altura espantaron los mulos, y éstos escaparon con la batería de montaña y los carros de municiones, perdiéndose de esta manera la batería y todas las municiones de reserva. No por esto la infantería, aun encontrando gran resistencia en los boers, dejó de atacar, y se apoderó de una colina inmediata, donde se atrincheró y permaneció organizando la defensa hasta la madrugada del 30 de octubre. Al rayar el alba, sin embargo, los boers, que habían recibido refuerzos, tomaron la ofensiva y sostuvieron el fuego hasta medio día, causando

grandes bajas, sobre todo al batallón Gloucesterhire. A las 3 de la tarde, cuando las tropas británicas habían agotado las municiones, recibieron la orden de retirarse; pero ya no fué posible cumplirla, porque los boers atacaron y se apoderaron de la posición, haciendo prisioneros á los sobrevivientes.

La derrota costó grandes bajas. Ya á las 3 de la tarde habían perdido los ingleses algunos centenares de hombres muertos; habían caído en poder de los boers: parte de su artillería (se supone que 5 piezas); todo el parque de carruajes; todo el campamento exterior, con los 1,500 mulos que contenía, es decir toda la dotación de ganado; y, además, dos batallones de infantería habían sido copados. Y aunque el ministerio inglés anunció que las bajas consistían en 6 oficiales y 54 hombres muertos, y 9 oficiales y 231 hombres heridos, deben ser estas cifras mucho menores que las reales, porque sólo la columna Carleton perdió unos 200 hombres antes de capitular.

No sería muy grande el efecto de los cañones de marina colocados en posición después de la retirada de White y con los cuales, según refieren los ingleses, se logró á los pocos disparos desmontar la artillería gruesa de los boers, pues ya en la tarde del 30 de octubre se emplazó de nuevo la artillería enemiga y bombardeó Ladysmith y el campamento de los ingleses. En la tarde del día de la batalla había cinco cuerpos boers con sus campamentos al sur de la ciudad, entre el Klip River y el Flaggstone Spruit; detrás de la posición fortificada Nelthorpe Pieter Station, otro *kommando* se atrincheraba en la proximidad del Lombardskop y dos *kommandos* (Meyer y Erasmus) hacían lo propio al oeste en el Bulwantkopje; al norte y noroeste se encontraba Joubert con siete campamentos que, en forma de semicírculo, se extendían desde Lombardskop hasta la carretera de Van Reennens-Pass, dando la mano á dos *kommandos* de orangeses que, viniendo del Dewdrop Spruit, desalojaron á los ingleses de las posiciones de seguridad que tenían al oeste de la ciudad.

El cerco completo de Ladysmith tuvo por consecuencia interrumpir la comunicación telegráfica entre esta ciudad y el exterior, y que las noticias de lo que allá ocurría se transmitieran lentamente y tarde por medio de emisarios y palomas. Así, pues, se tardó relativamente mucho en averiguar con bastante certeza que desde el 31 de octubre hasta el 3 de noviembre, además del constante duelo entre la artillería de White y la de los boers transvaaleses, verificaron salidas diarias las tropas inglesas, indudablemente con el objeto de abrirse paso en dirección sur ó sudeste. Desde el combate del 30 de octubre pudo haberse convencido White de que carecían de probabilidades de éxito estas salidas efectuadas por el camino de Pomeroy, hallándose éste batido por los fuegos del Lombards-Kop y del monte Isimbulwana.

En vista de ello, las tropas de White hicieron el 3 de noviembre otra tentativa de salida por el espacio que media entre el río Klip y el monte Isimbulwana. La retirada á Colenso, después del combate del 1.º de noviembre, del general Lucas Meyer, que hasta entonces había permanecido detrás del Modderspruit cerrando directamente el puente, parece que produjo en este punto una disminución de las fuerzas del cerco, pues la columna inglesa logró al principio continuar su avance sin encontrar más que una débil resistencia. Pero al acudir los cuerpos boers inmediatos, quedó cortada la columna de White, de manera que la vanguardia — el general Murray con 3,000 hombres, entre ellos una gran

parte de caballería y algunas baterías—escapó en dirección á Estcourt, mientras el resto, después de un vivo combate, fué rechazado hacia Ladysmith.

Igualmente hacia Estcourt se había retirado la guarnición de Colenso (coronel Cooper con unos 600 hombres), cuando en 1.º de noviembre atacaron este pueblo 5.000 boers (de Orange y probablemente la columna Meyer), tomaron el fuerte Wylie, y, después de un corto bombardeo, se contentaron con acampar en tiendas sobre las alturas de en frente. Con estas fuerzas se reunió en Estcourt el general Murray, mientras que los boers, por la toma de Colenso y de su puente sobre el Tugela, no sólo habían adquirido una garantía contra todo intento de salida de White, sino también una excelente posición defensiva contra todo socorro de Ladysmith que pudiera proyectarse desde el sur al llegar los refuerzos británicos.

Los sucesos del 3 de noviembre redujeron á 7.000 el número de los ingleses cercados en Ladysmith. Por muy favorable que fuera á la causa inglesa el que escaparan 3.000 hombres de la catástrofe que amenazaba á Ladysmith, parece, sin embargo, que la situación de White se había hecho con ello más difícil.

El general White — por cierto en circunstancias que en parte lo disculpan, según hemos expresado en nuestro relato —, dió á la posesión de localidades mayor importancia de la que convenía con arreglo á su situación estratégica. Si al discutir nosotros el alcance que tenían las instrucciones recibidas nos hemos aproximado á la verdad, es indudable que dicho general, manteniendo sus fuerzas en una posición que tomara de flanco el avance de los boers, efectuando ataques aislados, demostrando una conducta activa, y retirándose á tiempo ante una amenaza superior, hubiera interpretado siempre mejor su misión que separando sus fuerzas y persistiendo con tenacidad en la ocupación de algunos fuertes fronterizos. La fascinación que Ladysmith ejerció sobre él, cuando sólo debía pensar en asegurar y facilitar por medio de vastas operaciones la retirada de Yule, le atrajo después hacia esa plaza, y hoy puede asegurarse que con ella caerá.

Evidentes como son las faltas de su conducta estratégica, resulta por el contrario tanto más difícil, con la incoherencia de los partes de combate, formar un juicio exacto de sus disposiciones tácticas. Por lo que se sabe del curso del combate del 30 de octubre, parece, sin embargo, que éstas no fueron superiores á sus concepciones estratégicas: el fraccionamiento de su cuerpo en tres unidades, que necesariamente habían de separarse durante el combate; las incomprensibles deficiencias en la exploración, teniendo caballería de sobra; la carencia total de servicios de información, que tanto contribuyó á la catástrofe del ala izquierda, aislada; y otras faltas en la dirección del combate, que pueden descubrirse por los partes, no obstante su concisión, revelan una insuficiencia en las disposiciones tácticas, tanto más trascendental, cuanto que los boers, sobre este particular, son dignos de admiración. Lo que ya indicaron las maniobras en Inglaterra en el pasado año y en el actual, aparece ahora de un modo palmario en las operaciones y combates preliminares de la guerra boer, esto es: la incompleta preparación para la guerra moderna de los generales y oficiales ingleses, y la mala escuela que ofrecen las recientes guerras de la Gran Bretaña en otras colonias.

Favorecen, por el contrario, á los boers en sus operaciones: el conocimiento exacto del terreno; una buena información sobre las disposiciones que toman

los ingleses; el estar habituados á las dificultades de los países montañosos, y la extraordinaria prudencia con que efectúan sus movimientos y conservan en conexión constante la marcha de las diferentes columnas, alejando así, en lo posible, todo peligro de ser batidos en detalle. Nunca avanzan sin ponerse antes en contacto con las columnas colaterales, sin asegurar la línea de retirada, convirtiéndose en fuertes posiciones defensivas los pasos de ríos y cruces de vías férreas á retaguardia, y sin apoderarse de todas las alturas que dominan su zona de operaciones. Su táctica consiste en reconocer primero con pequeñas fracciones, y si encuentran libre el terreno ó si las circunstancias favorecen el ataque proyectado, avanzan con todos los trenes de campamento, incluso los carros de bueyes, hacia la nueva posición, para ocuparla desde luego (ó tomarla al enemigo), atacando, al efecto, en extensas y, en lo posible, envolventes líneas de tiradores, después de una esmerada preparación por medio del fuego de la artillería. Haciendo la gran guerra, consideran que su principal misión estriba en dominar el terreno de vanguardia con su artillería, y sólo vuelven á reunirse para emprender la marcha lenta y regular, cuando los *kommandos*, que han avanzado bajo la protección de los fuegos de sus piezas, anuncian que el enemigo está en retirada ó ha sido desalojado.

(Continuad.)

Traducido del «Militär-Wochenblatt» por el
MARQUÉS DE ZAYAS,
Comandante de Estado Mayor.

LA RECONSTITUCION

V

RECLUTAMIENTO É INSTRUCCIÓN

Según estadísticas que, á su tiempo, circularon por la prensa profesional, todavía en la guerra de 1870 el fuego de la infantería produjo el 88 por 100 de las bajas, á pesar del aumento de la artillería y de que el fusil habia sufrido perfeccionamientos que, como he dicho, en la práctica resultan perjudiciales, ó por lo menos, poco útiles.

Aun Marselli y otros autores de la época actual consideran que la infantería constituye la base de los ejércitos.

Pero, al ver el resultado que da actualmente el fusil de repetición, haciendo necesaria media tonelada de cartuchos para herir á un hombre, y un convoy de municiones con 25 leguas de longitud para causar suficiente daño á un gran ejército, lo primero que lógicamente se ocurre es suprimir la infantería.

En vista, sin duda, de esta consideración y de las últimas campañas de dicha arma en Cuba y Filipinas, monsieur Alfred Duquet, en *Le Gaulois*, propone que se transforme en artillería la mayor parte de la infantería; y, como la infantería, con sus reservas, cuenta sus hombres por unidades de millón en las grandes potencias, si se aceptase la idea veríamos ejércitos de veinte mil baterías, que, en una columna, con el alargamiento correspondiente, ocuparían un cuadrante de meridiano, y tardarían año y medio en invadir un país por un solo desfiladero, sometiéndose al paso de la poca infantería que los acompañase. El

paso de los Pirineos, practicado simultáneamente por tres puntos, duraría medio año.

Creo que los lectores no habrán tachado de escasa mi exageración en párrafos anteriores (artículo III), cuando he señalado como límite de los futuros adelantos de la artillería la redondez de la Tierra, á la distancia que los blancos quedan ocultos; pero, en esto de exagerar, monsieur Duquet me ha dejado tamañito.

El distinguido escritor, que pertenece al número de los que creen que los pobres inventos de los hombres cambian las leyes de la Naturaleza, considera que, así como en la Edad Media, la infantería dejó de ser reina de las batallas, cediendo el cetro á la caballería, para recobrarlo al principio de la Edad Moderna, actualmente ha vuelto á perder la soberanía, que debe ceder al cañón.

La cita no es muy exacta, pues lo que ocurrió durante la Edad Media fué que la adulación consciente de los cronistas, y la inconsciente del vulgo, atribuía los éxitos á la nobleza, que constituía el arma de caballería, como hoy lo atribuye á los generales. Por lo demás, el que lea alguna frase escapada á los escritores de la época (v. gr.: en el Poema del Conde Fernán González), y se entere del terror que nuestros almogávares causaban á los jinetes enemigos, cuando aún no existían armas de fuego, comprenderá que la infantería, mejor ó peor organizada, más ó menos despreciada por componerse de villanos, y peor ó mejor manejada, según la capacidad de quien la dirigía, nunca dejó de desempeñar su misión táctica, que obedece á la invariable ley de la Naturaleza, que impone la superioridad del hombre sobre la máquina y sobre el caballo.

El articulista se asusta al considerar, que en las guerras futuras, 300.000 infantes, á pie firme, sufran el fuego de la artillería; pero su temor es infundado, porque, aun tirando, como lo hace la moderna infantería del *sistema prusiano*, con el ridículo aprovechamiento de 1 : 20,000, esos hombres dispararían tres millones de tiros por minuto, y causarían 9.000 bajas por hora. Es verdad que la artillería, á igualdad de peso de las municiones, podría obtener un éxito parecido; pero, ¿cómo pagar, y dónde meter tantas docenas de millares de cañones, mulos y caballos?

¿No sería más económico y más racional aprovechar el teorema del artillero *Stephanos*, que nos enseña la inmensa utilidad que puede obtenerse aumentando el valor de los factores ϵ π ?

Porque confieso que, si no es admitido un ejército de artillería que ocupe un cuadrante de meridiano, tampoco lo es (aun no siendo tan absurda) una columna de municiones para infantería, con un fondo de 25 leguas.

Examinemos el asunto para ver si la clave del misterio se halla en el sistema de reclutamiento y de instrucción; pero permítaseme antes una digresión brevísima.

No es fácil calcular cuán penoso es para mí el escribir: escribo únicamente porque la vehemencia de mi carácter me obliga á poner de manifiesto mis arraigadas y quizá erróneas, pero leales convicciones; si no fuese por esto, escribiría, sí, por divertirme, poesías y artículos literarios, que es lo que me gusta; mas callaría mi modo de pensar en asuntos serios, para evitarme, y evitar á los demás, la molestia de ir siempre, ó casi siempre, contra la corriente, hasta el punto de que estoy convencido de que los periódicos que me honran dando hospitalidad

á algunos de mis pobres engendros, lo hacen por un exceso de cortesía, que nunca agradeceré bastante, y por dar una muestra de su imparcialidad, al permitir que todas las opiniones, aun las más personales, sean oídas.

Digo esto, porque si, al redactar los dos artículos anteriores, he hallado, no muchos, pero algunos distinguidos escritores contemporáneos en quienes pueda apoyarme, ahora, que voy á tratar del reclutamiento de los ejércitos, voy á encontrarne tal vez completamente solo.

Sin embargo, siguiendo el irresistible impulso que me arrastra, casi contra mi voluntad, diré que los sistemas de reclutamiento usados, tienen, en mi concepto, y á pesar de las contrarias opiniones, una utilidad relativa, de mayor á menor, tal como la que se observa en la siguiente escala.

- 1.º Armamento nacional en países guerreros.
- 2.º Aristocracia militar y guerrera.
- 3.º Soldados de profesión, en su patria.
- 4.º Aventureros.
- 5.º Leva.
- 6.º Quintos, con largo tiempo de servicio.
- 7.º Voluntarios de ocasión.
- 8.º y último: Armamento nacional en Estados pacíficos (es el vigente en Europa.

Juicio comparativo:

Cuando una nación permanece largo tiempo en estado de guerra en su propio territorio, todos los hombres, por necesidad, adquieren, desde la infancia, la aptitud para el manejo de las armas, y apenas llegados á la adolescencia, adquieren también práctica de los usos y de los ardidés de la guerra. Todos rinden culto al valor; el honor se hace quisquilloso; cuando no hay extranjeros con quien combatir, el duelo sostiene la costumbre del peligro; y si no hay motivos, ni aun muy leves, para el duelo, se entretiene la esperanza de la ocasión con los pasos honrosos, con los torneos, con la lucha contra bestias feroces, ó con la caza mayor.

España, designada por la Providencia para dar muerte á una Edad y para llevar la civilización á un Nuevo Mundo, tuvo, en los siete siglos de guerra para la reconquista del suelo patrio, una escuela, como no la ha tenido ni la tendrá probablemente, ningún otro país. Así, el heroísmo de sus almogávares, de sus tercios, de sus aventureros, y la inmensidad de sus conquistas, verificadas con puñados de hombres, no han tenido igual en ningún país, ni en ninguna época.

Las naciones que se hallan en parecidas circunstancias, pueden y deben, mientras no pierdan las costumbres belicosas, admitir el armamento nacional, que las proporcionará irresistible fuerza.

Pero la posibilidad de que el caso se presente en el actual período de civilización, no existe.

Una casta de origen militar, que ha perdido la costumbre de la guerra, como la de los saxtirias, ha sido lógicamente excluida de la anterior escala; por eso he citado únicamente las aristocracias que son militares en la forma y guerreras de hecho. En éstas, mientras se conserva suficientemente pura la sangre turbulenta de los vencedores, el orgullo de raza, la unidad de pensamiento, la conveniencia de la clase, y el exacto conocimiento de las ventajas de una política audaz y per

severante, crean un vigor incontrastable, del cual dan hermoso ejemplo las Historias de Grecia y Roma, donde los esclavos estaban excluidos del servicio militar.

Llegado el momento en que la costumbre de la paz desvanece los instintos guerreros del pueblo y de la aristocracia, la organización de los ejércitos se hace artificial; y parece lógico adoptar el servicio de voluntarios adiestrados en un oficio que, á los que no ven más allá de sus narices, les parece baladí, pero que es tan difícil como penoso. De este sistema de reclutamiento hallamos ejemplos dignos de imitación en la España del siglo xvii, y, posteriormente, en Inglaterra, cuyo actual poder compite en grandeza con el que España tuvo.

Los aventureros son, en general, más audaces y menos disciplinados que el soldado de profesión; si á su afán de lucro unen su amor á la patria, pueden darla días de gloria como los que á España dieron Pizarros, Corteses y Corcuerras; pero, cuando les falta esta condición, incurren en deslealtades, de que los suizos han dado ejemplos, sirviendo á naciones extrañas.

La leva proporcionaba una gente que había de ser disciplinada á garrotazos y que carecía del orgullo que impulsa á las grandes acciones; pero de ella podían esperarse rasgos de energía, que es más fácil encontrar entre los pillos que entre gentes demasiado pacíficas y honradas. Procedentes de las levas eran los soldados de Federico II y de Ricardos; pero la inferioridad de este sistema, comparado con el de los voluntarios veteranos, es evidente.

A propósito de esto, un veterano é ilustrado general me refería, hace poco, que en acciones de nuestra primera guerra carlista, y aun en la conducta fuera de las acciones, se notaba gran diferencia entre los voluntarios de la infantería de Marina inglesa y los procedentes de una especie de leva con que se había nutrido la división terrestre unida á nuestro ejército. Con la leva empieza á hacerse notoria la inconsistencia en los ejércitos europeos.

Puesto que el oficio de soldado requiere cualidades y aptitudes poco comunes, es absurdo suponer que sea buen sistema el sortear paisanos para hacer, forzosamente, buenos soldados. Sin embargo, este sistema dió todavía algunos frutos, aunque muy escasos, porque se conservaba los quintos, durante muchos años, en los ejércitos, dando tiempo para que la costumbre y el no tener otra familia que el regimiento, creasen en aquellos hombres una segunda naturaleza, bastante militar, aunque no tanto como hubiera podido desearse.

Llamo voluntarios de ocasión á los paisanos que, arrastrados por la moda, por un ideal político, ó por otro motivo pasajero, empuñan el fusil: á este número pertenecen nuestros milicianos nacionales, nuestros voluntarios de Ultramar, y los voluntarios yankis. Los primeros y segundos, aunque en algún caso el fanatismo político les haya hecho morir héroes y mártires, como murieron en Ceniceró, sabido es el poco fruto que han dado. Los yankis no fueron puestos á prueba por el ejército español; pero, al frente de los indios, no parece que dan todo el resultado que era de esperar en la superioridad de la raza. Más consiguieron los españoles que consiguen ellos; pero esto es lógico dadas las circunstancias de la recluta.

Los pueblos, muy candorosos, tienen sus ideales quijotescos; y los gobiernos, más astutos y más prácticos, aprovechan el fanatismo popular para engranar el Estado; y así como nuestros antiguos monarcas aprovecharon el fana

tismo religioso para llevar su bandera á todas partes, Mac-Kinley, prevaliéndose del odio que la supuesta tiranía española inspiraba á los yanquis, nos arrebató las colonias; pero, como era de esperar, los voluntarios enganchados para dar libertad á otros pueblos, sólo á regañadientes se resignan á conquistarlos, faltando á su primera intención y violentando su conciencia. Esta es causa suficiente para que den poco fruto en Filipinas, como lo darían en Cuba si los mambises hubieran continuado en plena insurrección contra los yanquis, sin que por esto pueda negarse que, por regla general, demuestre más espíritu en el combate quien hace la guerra por su gusto que el que se ve forzado á hacerla.

Y queda por discutir lo más absurdo, lo más incomprensible: el armamento nacional en países esencialmente pacíficos.

Confieso que, en los primeros momentos de su implantación, este sistema me sedujo, porque, juzgando los corazones ajenos por el mío, todavía inexperto, me pareció más que hermosa, sublime, la idea de consagrar todos los hijos de la patria á la defensa del honor de tan querida madre, sin que la cobardía, la indiferencia y el egoísmo establecieran excepciones; pero pronto la experiencia trajo el desencanto á mi espíritu.

En lo que voy á decir, no me refiero exclusivamente á España, sino á todas las naciones donde tal sistema ha sido llevado á la práctica, empezando por la inventora de él, por Alemania, modelo magnífico, inimitable é indiscutible de los modernistas, donde, según telegramas publicados por medio de la prensa, ha habido médicos que han vendido drogas para que simulasen enfermedades del corazón los hijos que no querían alistarse para defender á la madre patria.

Se habla de las inmoralidades en las elecciones para la constitución de las Cámaras en los países que tienen gobierno representativo, suponiendo que son atroces y que bastan para desmoralizar á los pueblos, sin embargo de que lo que se discute no es más que intereses generales de partido y de campanario, que, por ser generales, han de influir secundariamente en las naciones pacíficas, donde lo predominante es el interés particular.

Pues imagínense los lectores lo que sucederá en el reclutamiento general y forzoso, para la profesión militar, tan temida por quien no tiene la costumbre ni el deseo de afrontar peligros, y odiada á consecuencia de predicaciones anti-guerreras de casi todos los partidos, que, con ellas, adulan los instintos de los países pacíficos, donde, por otra parte, el comercio y la industria, por su tendencia á no ocuparse si no en intereses personales, y por sus relaciones internacionales, van borrando los sentimientos de patriotismo. En tales países, el reclutamiento es inagotable semillero de bochornos, de bajezas y de crímenes: la falsedad, el cohecho y la baratería se hacen enfermedades endémicas en la moral pública, deshonorando á colectividades, profesiones y funcionarios respetables. Se miente en las declaraciones de riqueza, la cual se oculta, no registrándola, ó presentando certificaciones falsas; se miente, en el número y situación de los individuos que componen las familias; se miente, igualmente, en las enfermedades que se alegan; se buscan personas impedidas para que sustituyan á personas aptas en el acto del reconocimiento.

(Continuará.)

G. M. SECO,
Coronel de infantería.