

## SUMARIO

Crónica general, por Niemand; pág. 145.—Algunas noticias históricas sobre la Armada Invencible, por don Federico Pita y Espelcsin, oficial de Infantería; pág. 147.—Inglaterra y Transvaal (continuación), traducción por el señor Marqués de Zayas, comandante de Estado Mayor, pág. 155.—Sección Bibliográfica: La trocha militar de Júcaro á Morón.—El ferrocarril de Cauto Embarcadero á Bayamo, por don Teodoro F. de Cubas, primer teniente de Infantería; pág. 159.—Secciones de Telegrafía ligera para acompañar á la Caballería, por don Eduardo Gallego, capitán de Ingenieros.—Los campos de instrucción y de tiro en Alemania, por el mismo autor; pág. 160.—Advertencia; pág. 160.

Pliegos 101 y 102 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 57 y 58. Traducción y ampliación por don Narciso Martínez Aloy, capitán de Infantería.

## CRONICA GENERAL

EL ANUARIO MILITAR DE 1900.—CONTEMPLACIÓN DE LO INFINITO.—DE COMO MARCHAMOS POR LA VÍA DE LAS AMORTIZACIONES.—EL «RARA AVIS» DEL MILITAR SIN GRADUACIÓN.—CREACIÓN DE UN BATALLÓN DE TELÉGRAFOS EN FRANCIA.—VENTAJAS DE LA ORGANIZACIÓN MILITAR DE ESTE SERVICIO.—LA VARILLA MÁGICA.

La contemplación del *Anuario militar* de 1900—recién salido de las prensas del Depósito de la Guerra—nos ha producido este año, igual que los demás, el mismo efecto que la contemplación del espacio infinito. Aquellas innumerables páginas llenas de centros, rincones, dependencias y demás formas que la burocracia ha ideado para desviar á la milicia de su misión única, causan vértigo. Las dilatadas sábanas cuajadas de nombres escritos con letra apretada, que corresponden á otros tantos generales, jefes y oficiales, hacen surgir la duda de que realmente sea cierto que por algún camino se pueda llegar á ese piélago del desorden puesto en correcta formación.

Es verdad que ya nos regeneramos; es verdad que ya el cuervo de la amortización se cierne sobre la multitud, y de tal modo hace presa en ella, que pronto lo innumerable se va á poder contar con los dedos. Es verdad que en un año y pico de este sistema, que casi suprime los ascensos, la familia militar se ha reducido considerablemente, según los datos demostrativos y fehacientes que cada mes publica el *Diario Oficial*. Todo ello es verdad, y verdad como un templo... pero tiene la desgracia de no parecerlo. ¡Y tienen tanta importancia, en este pícaro mundo, las apariencias! Vean, vean nuestros lectores los datos que nos proporciona el *Anuario militar* de 1900, y comparándolos con los que arroja el de

1899, se convencerán que vamos á toda velocidad, aun á trueque de estrellarnos, por el camino de la amortización:

	1899		1900		TOTAL	
	Activo.	Reserva	Activo.	Reserva.	1899	1900
Capitanes generales . . . . .	5	»	5	»	5	5
Tenientes generales . . . . .	44	9	41	10	53	51
Generales de división y asimi- lados. . . . .	84	52	79	53	136	132
Generales de brigada é id . .	215	150	201	139	365	340
Coroneles é id. . . . .	668	10	665	11	678	676
Tenientes coroneles é id . . .	1.231	68	1.179	54	1.299	1.233
Comandantes é id. . . . .	2.802	238	2.733	220	3.040	2.953
Capitanes é id. . . . .	5.652	960	5.479	962	6.612	6.441
Primeros tenientes é id . . . .	3.163	2.229	3.707	2.226	5.392	5.933
Segundos tenientes é id . . . .	2.218	4.741	1.824	5.118	6.959	6.941
	16.082	8.457	15.913	8.792	24.539	24.705

Resumen: ¡Doscientos oficiales más en 1900 que en 1899!

El fantasma de la amortización es únicamente un mito para darlo como dada de miel á los que alzan la voz y aturden los oídos de los irreflexivos. Lo que hay que hacer con ciertas faltas, es no cometerlas; remediarlas es imposible. Durante toda nuestra vida hemos presenciado la amortización de unos pocos capitanes generales: debían ser cuatro y eran cinco ó seis; ha habido vacantes repetidas, pero jamás hemos llegado al número cuatro, que ahora dicen que debe ser dos.

Si á cualquier militar español le dicen al oído que hay, hoy, 24.700 oficiales en el ejército, dirá que esto es absurdo, que así no vamos á ninguna parte. Y sin embargo, el mal existe, y hay tan pocos deseos de remediarlo, que basta cualquier pretexto de eso que llamamos reorganización para que, al rodar, aumente la bola de nieve. Podríamos citar ejemplos recientes.

Estamos, pues, en un período de nuestra historia militar en el que, por cada oficial, hay 3,3 individuos de tropa. Y como en cada regimiento hay, entre sargentos, cabos, soldados de primera, tambores y cornetas más de 100 hombres con galones, resulta que los empresarios de teatros han tenido que suprimir aquello de *niños y militares sin graduación*. Ya no hay militares sin graduación. ¡Y esto que está admitido que la clase no graduada es la mejor!

Legal ó ilegalmente, la mitad de los soldados del ejército español desempeñan el cargo de asistentes, ordenanzas, escribientes, rebajados, licenciados trimestrales ú otro *servicio* análogo. Por esto, el ejército, podrá definirse diciendo: conjunto de personas que se dedican á manejar papeles y otras cosas: *también* hay algunas que usan fusil.

Se ha presentado en Francia, con motivo de la discusión de los presupuestos, un proyecto de ley para crear un batallón de telegrafistas, que estará afecto al 5.º regimiento de ingenieros. En España, que cuenta desde hace muchos años con un batallón de esta naturaleza, no constituye el asunto novedad alguna, y sólo citamos aquí este hecho para recalcar las ventajas de adoptar cuanto antes aquellas cosas cuya utilidad es indiscutible. Tenían en Francia, y siguen teniendo, un servicio telegráfico militar de carácter mixto, y de composición tan endiablada, que, en caso de guerra, la administración de telégrafos civiles ha de dotar al ejército de algunos millares de empleados que pasan á prestar el servicio militar, y en cambio el ejército proporciona á la administración civil otros tantos millares de soldados que pasan á cubrir las vacantes de aquéllos, en las estaciones civiles quizá más apartadas del teatro de la lucha. Nadie dejaba de comprender, en el país vecino, que esto era infernalmente malo, como todo lo que es mover, crear, organizar cosas y servicios nuevos en el acto mismo de la declaración de guerra; pero, en Francia como en España, se esperaba hallar un sistema perfecto, y cuando éste apareciese, cambiar lo existente. Y así han pasado muchos años, buscando paliativos, creando escuelas temporales de telegrafistas militares y haciendo otras muchas cosas que, lejos de arreglar el asunto, no hacían más que embrollarlo. Al fin, un diputado presentó el referido proyecto de ley, y como en la conciencia de todos estaba que á eso debía llegarse, la comisión parlamentaria lo adoptó en el acto, y es de creer que antes de un año esté la reforma planteada. De este modo, el servicio de primera línea quedará encomendado á los ingenieros militares, satisfaciendo así á la opinión general del ejército, que, particularmente desde la campaña de Madagascar, comprendía que no podía sostenerse la anticuada y compleja organización de la telegrafía con que hasta hoy han contado.

Hemos citado igualmente este hecho, para hacer ver que en nuestro país existen elementos bien organizados que, dispersos, trabajan aisladamente, sin fruto del todo utilizable para el bien general de la institución armada. Podríamos citar muchos factores eminentemente útiles de la milicia española, así como en la enorme masa de su oficialidad hay generosos ideales que aspiran á un estado mejor. La varilla mágica que agrupara y utilizara lo bueno, que sacara partido de las iniciativas provechosas y arrojara al hoyo lo perjudicial, realizaría un gran avance en el camino de nuestra regeneración. Tarea sencilla para un buen nigromante, pero, sin duda por sencilla, la dejamos para mejor ocasión.

NIEMAND.

*20 de mayo de 1900.*



## ALGUNAS NOTICIAS HISTÓRICAS SOBRE LA ARMADA INVENCIBLE

De todos conocido es el motivo que originó la formación y aprestamiento de la Invencible; de nada sirvieron al monarca español los razonamientos fríos y profundos de eminencias como Farnesio, Santa Cruz y Comendador de Castilla; de todo se hizo caso omiso, de todo se prescindió ante la voluntad del católico rey de las Españas; y los pechos de patriotas españoles latieron con fuerza

al ver partir aquella expedición que jamás los siglos vieran, aquella *masa* de naves que, partiendo de Lisboa, henchidas sus velas por el viento, radiantes de hermosura y belleza artística sus innumerables naos, galeras, galeazas, navíos y galeones, había más tarde, por la ineptitud de uno, por la *enemistad* de los elementos, y por los medios de destrucción del enemigo, de desaparecer bajo las encrespadas y tempestuosas aguas del Océano... y volver como restos gloriosos, dignos, más bién que de la corona de laurel, de la palma del martirio, unos cuantos desarbolados cascos, conduciendo á las costas galaicas las desgraciadas nuevas de su rota.

Amberes, Newport y Dunquerque no estaban ociosas: hábiles constructores de Génova y marineros de Brema y Hamburgo llegaban sin cesar a dirigir y construir soberbias naves, para las que los árboles más corpulentos del Waes eran cortados sin piedad alguna.

En España, Portugal é Italia *no se daba paz á la mano*; y, según el vulgo, nunca *el Océano había sido oprimido por armada más soberbia*; sobre todo, nos dice Barado, «despertaba la admiración y suspendía los ánimos la magnitud, belleza y armamento de aquellas naves, llamadas *galeras*, cuyos castillos de popa y proa, así como las bandas, estaban erizados de cañones».

Pero, como dice un autor de la época, en parecidas palabras: la belleza artística, la elegancia de la construcción, no desdecía en nada del poder ofensivo de las naves; los grandes mascarones de proa y popa reflejándose en las apacibles aguas del puerto; las banderas y gallardetes flameando en sus más altos palos, *cuajados* de cuerdas y sosteniendo rizadas velas de artística forma; las brillantes pinturas de los cascos y la grandeza toda de tales construcciones, entusiasmaba y hería las fibras del amor patrio de todos aquellos que las contemplaban.

El notable marqués de Santa Cruz era el encargado de dirigir los trabajos de construcción y organización de la *invencible* armada.

Pero el favoritismo y las pasiones encontradas fueron poco á poco filtrándose en el ánimo del monarca, que terminó por quitar el mando al citado marqués para darlo al que, si no toda, cupo gran parte de nuestra desgracia.

A consecuencia de estos disgustos y de la llegada á Lisboa del conde de Fuentes en concepto de fiscalizador de los actos de Santa Cruz, la enfermedad que éste venía padeciendo agravóse de tal modo, que entregó su alma á Dios, yendo á aumentar el número de los que, después de haber ganado honra y gloria para su patria, el monarca los relegaba al más completo olvido.

La patria, no obstante, agradece á sus nobles hijos tales sacrificios, y los premia con la corona de la inmortalidad y el recuerdo de sus hazañas y sufrimientos en la historia de la nación.

Elegido en sustitución del marqués de Santa Cruz fué el duque de Medina-Sidonia, don Alvaro Pérez de Guzmán el Bueno, hombre inepto, altanero, cobarde, y á quien encumbró el casamiento con la hija de los príncipes de Eboli.

Mil pruebas existían de su ineptitud como marino y guerrero; entre ellas, los desastres habidos en Cádiz cuando, siendo capitán general de Andalucía, Drake atacó el citado punto. Algunos historiadores quieren tratarlo con benignidad, con el objeto, sin duda, de dar una razón á su nombramiento; relatan su noble cuna y ponen de manifiesto sus condiciones de prudencia y docilidad, como si

esto fuera bastante á hacerle acreedor al puesto que le dieron; comprendamos la ceguedad del monarca y la influencia que sobre él tenían los favoritos, pues de otro modo no nos explicaríamos el tal nombramiento de almirante.

Todas cuantas excusas y razones querían buscarse para defender su malhadada gestión, caen por tierra en virtud de sus propias afirmaciones: «Ni por mi conciencia ni obligación puedo encargarme de este servicio, porque siendo una máquina tan grande y empresa tan importante, no es justo que la acepte quien no tiene ninguna experiencia de mar, ni guerra, porque no lo he visto ni tratado...» Más claro no podía ser; como demostración á tal enunciado, existía el desastre de Cádiz. ¿En qué pensó don Felipe? Bien se podía haber ahorrado la pronunciación de las célebres frases, que sólo atestiguan su indiferencia por tal desastre.

Si creyó con ellas expresar su grandeza de alma ante tan horrenda desgracia nacional, dudamos que lo consiguiese; más bien demostró importarle bien poco tal desastre, ocasionado por la ineptitud del que mandaba la armada, y previsto por las desoídas opiniones de hombres de talento y fieles consejeros, amantes de la patria y sus grandezas.

Inglaterra seguía aumentando su flota y aprestos guerreros, á pesar de que Felipe II encubría el destino de la armada diciendo que parte de ella era para el Nuevo Mundo y parte para guardar y vigilar las costas españolas.

Pronto se vería la *veracidad* de tales afirmaciones, y, para desgracia nuestra, regresarían nuestras naves maltrechas y convertidas en antros de dolor y sufrimiento para los valientes que las tripulaban.

Encargado el duque de la dirección y mando de la numerosa armada, se dió á la mar con 130 naves, dotadas de 2.431 piezas de batir, y tripuladas y defendidas por 30.000 hombres.

«¡Grandioso día aquel!—dice un historiador.—La ceremonia fué magnífica, soberbio el espectáculo que ofrecía el Tajo, cubierto de naves de todas clases. Las calles de Lisboa adornadas con bellas colgaduras, las tropas vistiendo sus mejores galas, y la nobleza haciendo gala de sus preseas y ricas armaduras. A intervalos, el cañón unía su ronca voz al clamoreo de las campanas, y un eco de júbilo parecía escaparse de la ciudad...»

Alijáronse las naves, perdióse allá en el horizonte la *monstruosa* escuadra, y todos quedaron esperando la nueva de la victoria, que, á no dudar, nos debía ser propicia.

\*  
\*\*

Pero no bien se encontraron en alta mar, desencadenóse terrible tempestad, que, separando unos de otros los navíos, hizo que algunos se perdieran en los abismos de las huracanadas olas, siendo esto como triste presagio de mayores males.

El almirante, con algunas de las naves, entró de arribada en la Coruña, dando como pretexto á su cobardía ante la tempestad las averías y mal estado de los víveres que á bordo iban.

En este accidente comenzó á mostrarse la ineptitud del almirante; las naves, no teniendo punto de reunión ni señales para entenderse, de antemano conve-

nidas, se fraccionaron, yendo unas á refugiarse en puertos conocidos, otras al punto de partida, y algunas, las menos, á proseguir su viaje.

Después de otras peripecias de las que no daremos cuenta por su poca importancia, el día 22 de julio emprendió de nuevo la marcha la desgraciada flota con rumbo á Inglaterra.

Esta pudo reunir, gracias á su actividad, una flota de 180 naves, con 19.000 hombres entre combatientes y marinos.

Llegada que fué nuestra escuadra á la altura del Cabo *Zerard*, colocada en forma de media luna y abrazando una extensión de 7 millas, vióse á la enemiga; reunióse consejo de capitanes, y aunque los de más valía y reconocimiento opinaban, como Recalde, Oquendo, etc., que se embistiese á la armada inglesa, que estaba anclada y con viento contrario, en la seguridad de destruirla, opusieronse el duque y sus prosélitos.

El almirante inglés Howard, que vió pasar de largo á nuestras naves, salió en su persecución; á dos millas de Plymouth volvieron proas los nuestros, pero sus pesadas y colosales dimensiones les impedían obrar con ligereza; así fué que los cañoneros ingleses, buques de pequeñas dimensiones y de ligereza suma, pronto hicieron mella en sus cascos, que comenzaron á hundirse con rapidez extraordinaria.

Además, las corrientes favorables y el viento contrario á nuestra escuadra, contribuyó sobremanera á su destrucción. Recalde se vió en grandísimo peligro, teniendo que socorrer sus naves la capitana del duque y la galeaza de Alonso de Leiva, que iba en vanguardia.

Caía la tarde, y al compás de la llegada de la noche, un temporal horroroso favorecía el incendio de algunas naves españolas, siendo la que tripulaba Oquendo prisionera de Drake, así como otras varias.

Pavor grandísimo causó entre las tripulaciones la aplicación que hizo Drake de materias inflamables para incendiar los navíos españoles; todos creyeron ver en aquello el preludio de los horrores ocasionados por *los fuegos de anilina* usados por los flamencos para la ruptura del puente del Escalda.

Al salir á alta mar los destrozados restos de la escuadra, el mar y el temporal se encargaron de dar fin de ellos, y sumirnos en espantosa derrota.

Cuando, poco tiempo después, arribaban á los puertos españoles los restos de aquellas escuadras castellanas, andaluzas, guipuzcoanas é italianas, el sentimiento más grande apoderábase de cuantos los veían, y abríanse los labios para dirigir una plegaria al Altísimo en acción de gracias por los que de la catástrofe se habían salvado.

Toda aquella alegría y entusiasmo con que se despedía á la escuadra en Lisboa, trocóse en sentimiento y luto al ver llegar los restos, gloriosos, sí, pero derrotados de nuestra poderosa armada.

Un historiador ha dicho: «Pocas empresas se premeditaron más tiempo; pocas se dispusieron con mayor aparato, y ninguna se ejecutó con mayor infelicidad».

Las pérdidas habidas fueron, según el señor Fernández Duro, 8.000 ó 9.000 bajas, y respecto á las naves, supone que: fueron abandonadas al enemigo, 3; perdidas en Francia, con salvamento de pertrechos, 2; perdidas en Holanda, 2; sumergidas en el combate, 2; embarrancadas en Irlanda y en Escocia, 12, y de de ruta ignorada, 35; total, 56.

Desde tan malhadada expedición, nuestra marina de guerra no levantó cabeza, y de derrota en derrota hemos llegado á la tristísima situación actual; y decimos de derrota en derrota, porque, si bien el esfuerzo y valor de los marinos ha conquistado, en ocasiones como el Callao y Trafalgar, lauros mil para la patria, no podemos decir que hayamos salido victoriosos.

¡Quiera Dios que en no lejano día pueda volver á verse la marina española en situación de conseguir grandiosos triunfos, aumentando de este modo las glorias de su historia!

FEDERICO PITA Y ESPELOSÍN,  
Oficial de Infantería.

APÉNDICE I

*Relación de las naos, gaieras y galeazas y otros navíos, gente de mar, etc., que ha de ir, encano de la jornada de Inglaterra, etc., etc.*

NAOS Y NAVÍOS QUE HAN DE IR EN DICHA ARMADA

	Naves	Toneladas
Estas naos tienen de ordinario la gente mareante que han de menester, y así se entiende que rendían marinadas.		
De Arragosa, Venecia, Sicilia, Nápoles y las demás costas de Levante hasta Cartagena, 40 de las dichas naves que se presupone tendrán de porte, una con otra, 600 toneladas. . . . .	40	24.000
Para estos galeones, será menester proveer los marineros, que se podrán proveer de la Costa de Cataluña y reino de Valencia.		
De los galeones que S. M. tiene en Sevilla, y de otras naves que se podrán tomar en aquel río y Cadiz, se hace cuenta que llegarán á n.º de 25 y serán de porte de 600 toneladas cada una con otra. . . . .	25	15.000
Para estos había bastantemente la gente que fuese menester en este reino, trayendo 300 marineros de la ribera de Génova.		
De los galeones de este reino y otros navíos particulares que hay en él, se presupone que podrán salir 20 y tendrán de portada á 700 toneladas uno con otro. . . . .	20	14.000
Estos navíos, vendrán probeidos de los marineros que han menester, y demás de esto se han de levantar otros 400 marineros, para repartir en los navíos donde faltaren.		
De la provincia de Guipuzcoa y Vizcaya, se hace cuenta que podrán salir 35 naves á 350 toneladas uno con otro. . . . .	35	12.250
Estas, asimismo, se entiendo tendrán bastante recado de la gente mareante.		
De naves esterlinas y alemanas de las que vienen á estos reinos, se presupone que podrán servir 30 á 400 toneladas unas con otras. . . . .	30	12.000
	150	77.250

Que son las dichas ciento y cincuenta naves, las cuales contadas á la dicha razón tendrán 77.250 toneladas de porte.

	Naves	Toneladas
Para estas urcas, se han de traer marineros de la costa de Galicia y Asturias.	Demás de las dichas 150 naves podrán servir de las urcas, que por orden de S. M. están embargadas, etc., etc . . . . .	40
De navíos pequeños y saítias, corchapines, carabelas, zahas, pataches, mexiriqueras, se hace cuenta que serán menester llevar en ellas bastimento, etc. Se juntarán de esta manera:		
De Cataluña y reino de Valencia 50 saítias y corchapines. que tendrán de porte 100 toneladas. . . . .	50	5.000
Desde Málaga a Ayamonte, de carabelas de cubierta, barcones, y chalupas de pesquería, 50 de 80 toneladas. . . . .	50	4.000
Desde Reims hasta la ciudad de Oporto, 100 de los dichos navíos, que se presupone han de ser del mismo porte. . . . .	100	8.000
De las cuatro villas de la costa de mar, Asturias, Vizcaya y la provincia, 100 entre bahas, pataches y navíos y chalupas venaqueros. . . . .	100	8.000
Carabelas pequeñas, que llaman en estos reinos mexiriqueras y mandatos de 25 toneladas. . . . .	20	5.000
	<u>320</u>	<u>25 500</u>

## SUMARIO DE LAS NAVES Y NAVÍOS QUE HA DE HABER EN LA DICHA ARMADA

	Naves	Toneladas
Naves gruesas de armada. . . . .	150	77 250
Urcas de carga. . . . .	40	8.000
Navíos pequeños. . . . .	320	25.500
Total. . . . .	510	110.750

Mas adelante dice, aunque no tan reducido como lo copiamos:  
En la dicha armada han de ir cuarenta galeras en esta manera:

De las de España. . . . .	20
De Nápoles. . . . .	14
De Sicilia. . . . .	6
Son. . . . .	<u>40</u>

Monta el gasto de las galeras = 40.000.000

En ellas irán como dotación, en cada una 80 hombres de cabo, entre oficiales, marineros y soldados y 200 remeros. = Total, entre todas, 3.200 gente de cabo y 8.000 remeros.

Además, van 6 galeazas que, para ir bien armadas, conviene lleven 720 hombres de cabo y 1.800 remeros. Además irán 20 fragatas, 20 fatúas y 200 barcas chatas.

## SUMARIO DE LA GENTE DE MAR, QUE VA EN LA EXPEDICIÓN

De las naves, urcas y navíos pequeños. . . . .	16.612
De las 40 galeras. . . . .	11.200
De las galeazas. . . . .	2.520
Total. . . . .	<u>30.332</u>



JARCÍAS, FERROS Y ÁNCORAS PARA LLEVAR DE RESPETO LAS NAVES Y GALERAS

200 cables de cáñamo para naves, 50 de á 30 quintales, 50 de á 25, 50 de á 20, 50 de á 12, que todos jntos hacen 4.350 quintales, los cuales contados a precio de 60 reales el quintal montan. . . . .	8.874.000
Ciento cincuenta áncoras de hierro de 15 á 20 quintales, que se presupone tendrá, una con otra, 3.000 contenidos á precio de 40 reales quintal. . . . .	4.080.000
	12.954.000

Así que panta la dicha jarcia y ferros que se han de tener de respeto para en caso que lo hayan menester las dichas naves, 12 millones 954.000 maravedís, de las cuales no saca ninguna cosa, porque se presupone que cuando se den á las dichas naves han de pagar de sus sueldos, los mismos que costaren á S. M.

ARTILLERÍA DE MAR

Las galeras y galeazas y los galeones de este reino y los de Sevilla, se hace cuenta que todos tendrán la artillería necesaria y que á las naves levantiscas les faltará muy poca, y que la que se ha de proveer, ha de ser para las naves de Vizcaya y la provincia, y piezas pequeñas para las sabras, pataches y chalupas y que habrán de menester, las piezas siguientes:

	Precios	Peso
Cañones pedreros, 100 de á 35 quintales. . . . .	100	3.500
Medios pedreros, 150 de á 20. . . . .	150	3.000
Medias culebrinas, 80 de á 15. . . . .	80	1.200
Cuartos de cañón y culebrina, 60 de 12. . . . .	60	1.300
Sacres de 10 quintales. . . . .	130	910
Falconetes de 7 quintales, 130. . . . .	130	910
Esmeriles y ruos de á 3 quintales. . . . .	300	900
Piezas de fierro colado. . . . .	200	»
	L.150	11.730

IMPORTE DE LOS GASTOS DE LA MARINA

El sueldo de las urcas, naves y navíos pequeños . . . . .	139.128.000
Sueldo de gente mareante de los navíos. . . . .	133.061.536
Sueldo de la gente de las galeras. . . . .	12.000.000
El de 20 fragatas y 20 faluas. . . . .	6.000.000
Por 200 barcas chatas. . . . .	9.000.000
La petoleria consta en la relación oficial unida á la del quinto.	
Total. . . . .	299.789.536

*Nota:* Estos datos están entresacados de los generales de la relación nombrada, pues los demás se refieren al ejército de tierra, que no hemos copiado por no salirnos de nuestro trabajo.

APÉNDICE II

La armada Invencible iba dividida en las siguientes escuadras, mandadas por los generales consignados.

ALMIRANTE: *Duque de Medina Sidonia.*

- 1.<sup>a</sup> Escuadra, en la que iba el duque: 12 galeones de la Corona, capitana el S. Martín, de 1.000 toneladas y 40 cañones.
- 2.<sup>a</sup> La de Castilla, general Diego Florez de Valdés: 14 navíos.
- 3.<sup>a</sup> La de Andalucía, almirante Recalde: 10 navíos y 4 pataches.
- 4.<sup>a</sup> La de Vizcaya, general Pedro de Valdés: 10, entre galeones y navíos.
- 5.<sup>a</sup> La de Guipúzcoa, general Miguel de Oquendo: 12 naos.
- 6.<sup>a</sup> La de Italia, general Martín de Bertendona: 10 naos italianos, ragoctas y venecianas.
- 7.<sup>a</sup> Escuadra de urcas, general Juan López de Medina: 23 urcas armadas.
- 8.<sup>a</sup> Escuadra ligera, general Antonio Hurtado de Mendoza: 22 zabras y pataches.
- 9.<sup>a</sup> Cuatro galeras de Nápoles, al mando de don Hugo de Moncada.
- 10.<sup>a</sup> Cuatro galeras portuguesas al mando del capitán don Diego de Medrano. — (H.<sup>a</sup> de Herrera).

## APÉNDICE III

FORNERÓS. En su historia de Felipe II, nos ofrece el siguiente cuadro de las naves que compusieron la escuadra inglesa:

Navios	Toneladas	Cañones	Hombres	Comandantes
Triumph. . . . .	1.600	34	900	Francis Drake.
White Bear. . . . .	1.500	31	800	Lord Sheffield.
Elisabeth Jonas. . . . .	1.300	31	700	Sir Robert Gorbhwel.
Victory. . . . .	1.200	34	700	Barker.
Arch Royal. . . . .	1.200	31	700	Lord Howard.
Golden Lion. . . . .	1.100	25	500	Thomas Howard.
Edward Bonaventem..	800	23	500	El hijo del duque Sommerste.
Avatgard. . . . .	800	29	700	Winter.
Rainbru. . . . .	900	22	500	—
Nouparecil. . . . .	400	25	500	Henry Bellingham.
Antilope. . . . .	600	18	400	Frobuher.
Mary Rose. . . . .	500	23	500	Feuton.
Drid Naight. . . . .	400	16	500	Lord Chester field.
Taureau. . . . .	300	16	500	Foner.
Swift Surs. . . . .	500	23	500	—
Tramontane. . . . .	300	22	300	Varde.
Providance. . . . .	300	15	400	—
Hirondelle. . . . .	300	19	500	Unton.
Revenge.. . . .	450	23	500	—
Ayde. . . . .	250	15	300	—
White Lion.. . . .	200	11	200	Charles Howard.

Además, se unieron unas 150 barcas de variado porte, aunque inferior á las pinasas, de las que había nueve en la armada.

## INGLATERRA Y TRANSVAAL

*(Continuación.)*

En vista del papel importante que desempeñó Ladysmith en las operaciones efectuadas á primeros de enero, parece conveniente hacer una descripción general del terreno de sus alrededores y de la distribución de fuerzas de ambos contendientes.

La situación de Ladysmith, en el vértice del ángulo formado por el estribo de la cordillera del Draken que separa los ríos Tugela y Klip y por la línea de alturas que desde el norte del Natal encauza el río Klip, era extraordinariamente ventajosa á los boers para el cerco de aquel lugar. Sólo al sur de Ladysmith, en la orilla derecha del Klip, donde el general White trasladó desde los primeros días su campamento, habían podido los ingleses sostener una cadena de colinas que empieza á un kilómetro al sudoeste de la ciudad, y, alejándose de ella sucesivamente hasta 3 kilómetros, se extiende en forma de arco hasta el puente del ferrocarril sobre el Fouries Spruit. En la vertiente norte de esta serie de alturas, y desfilado de los fuegos directos del sur, se había establecido el campamento inglés (Caesars Camp), mientras que en las colinas inmediatas, particularmente en el Bastard Hill y en las denominadas Wagon Hill y Maiden Castle, situadas al oeste, se organizó una defensa tenaz con el auxilio de la artillería de campaña y las tropas de sostén convenientes.

Desde este núcleo de la posición inglesa arrancaban, en forma circular al rededor de Ladysmith, los emplazamientos, en su mayoría fortificados, de los puestos ingleses, destacándose hasta unos 2 kilómetros al este, y de 2 á 3 kilómetros al oeste y sur, mientras que al norte ocupaban una altura próxima entre la población y la vía férrea. Aunque los 8.000 ó 9.000 hombres á que ascendía el número de las fuerzas inglesas era demasiado reducido para guarnecer una línea de 30 kilómetros de desarrollo, tenían los ingleses en su favor la circunstancia de que los ejes de la elipse sobre la que estaban repartidas sus tropas eran de 5 á 6 kilómetros de norte á sur, y de 7 kilómetros de este á oeste. Dado el poco alcance de los cañones ingleses, aunque con tal disposición no podía evitarse que la artillería gruesa de los boers batiese la ciudad desde el este, norte y oeste, impedía sin embargo los fuegos directos del sur el estribo montañoso en el que se hallaba el campamento inglés. Las cinco gruesas piezas de los defensores estaban emplazadas al norte en tres *Kopjes* inmediatos á la ciudad, pero eran de poca eficacia contra una parte de los gruesos cañones de los boers, sobre todo contra los del monte Isimbulwana y Lombards Kop. Además, disponía el general White de 30 piezas de campaña, algunas de tres libras de la marina, cañones de montaña, y los Maxim de la infantería.

La posición de los boers al norte distaba de la ciudad unos 5 kilómetros, y 8 kilómetros en las demás partes. Todo el espacio cercado podía batirse con su artillería, que en su mayor parte era de grueso calibre. Los boers empleaban pólvora sin humo, lo cual dificultaba mucho el descubrir sus baterías. Entre todos los cañones ingleses sólo había tres de la marina que podían competir, en alcance, con los gruesos de los boers.

En estas circunstancias se efectuó, en la madrugada del 6 de enero, un vio-

lento ataque contra el campamento inglés de Caesars Camp y alturas inmediatas de Wagon y Bastard. Después de cañonear las baterías inglesas, numerosas fuerzas boers, compuestas por igual de transvaaleses y orangeses, avanzaron al asalto de la línea de alturas que cubría el campamento inglés, luchándose durante mucho tiempo con éxito variable. Según los partes del general White, diversas trincheras inglesas fueron tomadas y perdidas hasta tres veces, y se prolongaron los ataques y contraataques hasta la caída de la tarde. Los boers sólo conservaron en su poder durante todo el día una trinchera del Wagon Hill, pero la evacuaron de noche ante un ataque á la bayoneta del regimiento Devonshire, mandado por el coronel Park. El telegrama de White elogiaba mucho el brillante comportamiento de sus tropas.

Caracteriza de un modo muy particular la dirección de operaciones en el Natal, por parte de los ingleses, el pequeño apoyo que el general White obtuvo de Buller durante este combate. Ya intentara el primero una salida, ó ya tuviera que rechazar un ataque, había que suponer en cualquier caso que una ofensiva enérgica de Buller desde el sur tendría gran eficacia como auxilio. El general White contaba indudablemente con esta cooperación, porque la había pedido en un heliograma dirigido á Buller el 6 por la mañana, participando su situación comprometida. Pero Buller se limitó á desplegar sus fuerzas contra el monte Ihnlawe y alturas inmediatas ocupadas por el enemigo, sosteniendo un fuego de artillería durante varias horas contra los atrincheramientos boers, que no contestaron, y después de esta *demonstración*, como la llamó Buller, se retiró á su campamento.

Recordando las posiciones de ambos combatientes entre Ladysmith y el campo de Buller, se ve claramente que esta demostración era la medida menos adecuada á los objetos de auxiliar á White y conseguir un éxito positivo. Prescindiendo de que una demostración falta de una voluntad decidida y de un objetivo concreto, y efectuada por procedimientos anticuados que condena el moderno arte de la guerra, no era el medio conveniente para alcanzar una solución completa, conducía además la operación de Buller á ponerse ante las mismas fuertes posiciones del 15 de diciembre, que desde entonces habían aumentado extraordinariamente su fuerza defensiva, y contra las cuales se hubiera estrellado de nuevo Buller, á pesar de la superioridad numérica de que disponía, si no se hubiese contentado con tantear la posición por medio de un sencillo cañoneo.

Pero aun suponiendo que obtuviera éxito, no se llegaba al objetivo que era de desear para socorrer á White mediante una operación combinada con él. Un triunfo de Buller abriría á éste, á lo sumo, la carretera de Colenso á Ladysmith ó el terreno situado al este de la misma. El general White, por el contrario, empuñó el combate desde Ladysmith en dirección sur. Dados los caminos disponibles y las distancias que había que recorrer, si conseguía dominar á los boers iba directamente á Springfield, puesto que no había de intentar torcer al este de la carretera, donde era seguro que encontraría las numerosas fuerzas boers que defendían los pasos del Tugela en Colenso. Así, pues, siguiendo el camino de Springfield, debía el cuerpo de socorro, en caso favorable, ofrecer la mano salvadora al general White, y en caso adverso, tomar de revés al enemigo que tenía en frente White.

La falta cometida no adoptando esta dirección de ataque sería aun más im-  
perdonable si se confirmara la suposición, apuntada en algunos periódicos in-  
gleses, de que en el combate del 6 de enero no hubo ataque por parte de los  
boers, sino una última tentativa de salida de White. En este caso habría que  
creer que la operación de White fué oportunamente convenida con Buller, de  
manera que éste tendría tiempo para hacer los preparativos que correspondie-  
ran á sostener á White en dirección á Onderbroek. Sea como quiera, no puede  
negarse que los boers habían progresado extraordinariamente haciendo interve-  
nir en su sistema de guerra el elemento ofensivo. Y este progreso condujo á los  
éxitos que los boers obtuvieron en dos meses y medio de campaña, merced á  
las repetidas faltas de los ingleses; dió lugar también á que se conocieran expe-  
rimentalmente los procedimientos de combate de los ingleses, y aumentó el nú-  
mero de hombres en armas por el incremento que tuvo la insurrección de los  
africaners. Iguales consideraciones indujeron al *Morning Post* á reconocer que  
no sólo el sistema de guerra impuesto por el gobierno era defectuoso y hacía re-  
cordar los errores del gobierno servio en 1885, y los del francés en 1870, sino  
que también era insuficiente la instrucción táctica de generales, oficiales y tropa,  
que corresponde exclusivamente al generalísimo. En tal situación, el menciona-  
do periódico esperaba poco de las medidas que bajo el efecto de las anteriores  
derrotas había tomado el gobierno, y miraba con indiferencia el cambio de ge-  
neral en jefe y el envío de tropas aún menos instruídas. «Hallegado el momento  
de que la nación se levante y haga los esfuerzos necesarios para encontrar jefes  
que sepan mandar y á quienes entregar los recursos del reino. De otro modo, no  
hay que contar con ninguna victoria.»

Pero la realización de todas estas reformas es obra de un largo período de  
paz. Bajo la influencia de la guerra, no podían improvisarse aquellas condiciones  
primordiales en las cuales cifraba tantas esperanzas el pueblo inglés, conocedor  
perfecto de las faltas que gravaban sobre la organización é instrucción de su ejér-  
cito. Realmente, la situación era demasiado tirante y los ánimos estaban dema-  
siado excitados por los anteriores fracasos para que pudiera confiarse en un cam-  
bioradical de cosas originado sólo por las medidas del general en jefe dictadas so-  
bre el teatro de operaciones. Se saludó, por lo tanto, con júbilo y como el prin-  
cipio de una redención la noticia de que Buller, el día 11, avanzando por Spring-  
field, había ocupado la orilla sur del Tugela en Podgieters Drift

Mientras en Natal se efectuaba este movimiento para envolver las posiciones  
boers y producir un cambio decisivo, reinaba en la Colonia del Cabo cierta acti-  
vidad, si bien ésta, por la resistencia que ofrecían los boers y la insuficiencia de  
las fuerzas inglesas, sólo afectó la forma de reconocimientos y desplazamientos de  
tropas. Gatacre ocupó de nuevo á Molteno sin tratar de forzar las posiciones boers  
de Burghersdrop ni de establecerse sólidamente en la zona sublevada al norte de  
Stomberg. El general French, después del desgraciado ataque de una altura al  
sur de Colesberg, en la cual el batallón Suffolk perdió la cuarta parte de su efec-  
tivo, no había emprendido tampoco nada decisivo.

La situación en el teatro meridional estaba perfectamente definida con la  
inmovilidad de lord Methuen en el río Modder. Su división, compuesta de 8 000  
hombres, estaba atrincherada en el ángulo formado por los ríos Modder y Riet al  
reunirse, y en frente de las posiciones boers los cuales ocupaban una línea semi-

circular de trincheras, envolviendo la posición inglesa á unos 6 ó 7 kilómetros de distancia. Al sur, algunos comandos boers amenazaban la línea de comunicaciones de Methuen, ocasionando destrozos en la vía férrea, de manera que el abastecimiento del campamento inglés tenía que efectuarse con los recursos de los alrededores. Convencidos los boers de la imposibilidad de Methuen para emprender operaciones, retiraron fuerzas del Modder y las enviaron al teatro del sur, á Colesberg y Burghersdorp. Mafeking y Kimberley no habían capitulado, pero la energía de sus guarniciones había decaído mucho desde el fracaso de lord Methuen y la salida infructuosa de Baden Powell. Grignalandia y la Betchuana británica se habían adherido á la causa de las repúblicas boers; la capital de la última, Kuruman, había capitulado ante los boers con 12 oficiales y 108 hombres.

\*  
\*  
\*

La manera como avanzó Buller hacia el Tugela superior demostró que no se efectuaba esta ofensiva con el abandono y ciega confianza de otras operaciones de los ingleses, sino que iba desarrollándose cuidadosamente un plan bien madurado. El establecimiento de una vía férrea hasta las inmediaciones de Springfield; la concentración de las tropas en Estecourt y Frère, puntos de partida para el movimiento envolvente proyectado; la reunión de grandes provisiones y de un numeroso parque de carros; la exploración minuciosa del terreno hasta más allá de Springfield, y el situar la brigada Barton en los alrededores de Chiveley para flanquear la maniobra envolvente, ponen de manifiesto que sir Buller concibió este proyecto al persuadirse el día 15 de diciembre, ante Colenso, de la imposibilidad de atacar por la carretera principal, y que no despreció nada para garantizar el éxito.

Con un excelente servicio de información, parece, sin embargo, que á los boers no habían de pasar desapercibidos los propósitos de Buller. Medidas tales como la exploración diaria de la caballería de lord Dundonald y la construcción del ferrocarril de campaña, eran suficientes para que la dirección de los boers se preparase y tomara las disposiciones convenientes. Así se explica que al ponerse en marcha desde Estourts el día 10 la división Warren y la brigada de vanguardia Dundonald, y el día 11 desde Frere las brigadas Lyttelton, Hildyard y Hard al mando del general Chery, se retiraran todos los comandos boers que anteriormente habían desplegado actividad tan grande en Springfield y á lo largo del pequeño Tugela; y sin combatir, dejaron libre el camino á los ingleses hasta el Tugela. Esta extraña conducta no dejó de llamar la atención de los ingleses, y dió motivo á sir Buller para recomendar la mayor vigilancia y una exploración cuidadosa á todas las fracciones de su columna de marcha, señalándoles el peligro de caer en una emboscada ó de ser envueltos por el enemigo.

Al norte, y á poca distancia de Springfield, se bifurca el camino que siguieron las tropas. El ramal de la derecha, envolviendo por el O. el Zwarts Kop, macizo montañoso que se interpone entre el Tugela y el curso inferior del pequeño Tugela, conduce á Podgieters Drift, vado sumamente peligroso por donde se pasa á la orilla norte del Tugela. Desde este vado, un mal camino de carros penetra á través de una serie de colinas próximas al río, y, subiendo después por un terreno completamente descubierto, se une, con un desarrollo total

de 8 kilómetros, á la carretera Acton Homes-Dewdrop-Ladysmith, en un punto que dista 7 kilómetros de Dewdrop al oeste. Antes de efectuarse esta unión, atraviesa el camino el desfiladero entre Arnot Kop (este) y los *Koppes* de Brakfontein (oeste), cuales cerros, ocupados y fortificados por los boers, dominan no sólo el terreno de delante, constituido por una suave pendiente, sino también el barranco del Tugela y la carretera de Acton Homes. Al este del Arnot Kop, entre este monte y la meseta de Onderbroek, que forma el ala derecha de la posición que domina los pasos de Colenso, baja hacia Ladysmith una vagnada afluente del Flagstone Spruit, constituyendo, desde el punto de vista de las dificultades del terreno, el camino más cómodo para un cuerpo de socorro que avance desde el sur, si bien estaba enfilado por los fuegos del Arnot Kop, por los de la meseta de Onderbroek, y por las posiciones boers del cerco al sur de Ladysmith.

El otro ramal del camino bifurcado en Springfield lleva á los vados de Pritchard y Wagon, agua arriba de los cuales atraviesa también el río un puente que los boers habían destruído. En frente de Qrichard Drift, desemboca en el Tugela el Venter Spruit, procedente del noroeste. Remontando el valle, profundamente encauzado, de este arroyo, se llega á los 8 kilómetros á Acton Homes, situado en la carretera que desde Oliverskoek y Bezouidenhout Pass conduce á Ladysmith. Sin embargo, se opone al avance contra Acton Homes una posición que, distante 6 kilómetros del Tugela y 2 kilómetros de la mencionada carretera, es extremadamente favorable á la defensiva, y que se extiende al este, en forma de arco, desde los elevados y abruptos estribos del Drakens Berge, terminando en los ya citados *Koppes* de Brakfontein. Además, próximo al Tugela, un contrafuerte de la cordillera Draken, llamado Spion Kop, domina en el espacio comprendido entre el Venter Spruit y el Tugela, cualquier avance que por allá pudiera intentarse en dirección á Acton Homes, aunque para este movimiento se utilice el camino abierto al este del Venter Spruit, ó el que desde el vado Wago envuelve por el oeste el Spion Kop. En este monte detuvieron los boers su retirada; una parte de ellos se estableció aquí, y la otra en la posición de retaguardia, recibiendo considerables refuerzos, no sólo de las tropas de las inmediaciones de Colenso, sino también de *comandos* del interior de las repúblicas boers y del río Modder (1).

(Continuara.)

Traducido del «Militär-Wochenblatt» por el

MARQUÉS DE ZAYAS,

Comandante de Estado Mayor.

## SECCIÓN BIBLIOGRÁFICA

LA TROCHA MILITAR DE JÚCARO Á MORÓN.—EL FERROCARRIL MILITAR DE CAUTO EMBARCADERO A BAYAMO, por don Teodoro F. de Cuevas, primer teniente de Infantería.—Dos folletos de 13 páginas y dos fotograbados, el primero, y de 12 páginas, con algunas figuras intercaladas, el segundo.—Publicación de *Estudios militares*.

En el primero de los folletos citados describense algunos trabajos ejecutados durante la última campaña de Cuba, para consolidar la defensa de la trocha de

(1) Véase la nueva carta «Map of the country round Ladysmith» publicada por el *War Office* de Londres y puesta á la venta en la librería Simón Schropp, Berlín.

Júcaro á Morón, ya ocupada militarmente durante la primera guerra separatista. En el segundo se da una idea de las llevadas á cabo para establecer comunicación entre Bayamo y Cauto, por medio de una vía férrea, lo cual venía á ser establecerla permanente entre Bayamo y Manzanillo.

Documentos para la historia de la separación de Cuba son éstos en que el señor don Teodoro F. de Cuevas ha consignado sus impresiones y recuerdos relativos á trabajos cuyo análisis detenido exigiría más espacio que el que á él ha podido destinar el autor, y desde luego mucho más que el que podemos dedicar nosotros á dar cuenta á nuestros lectores de tan interesantes folletos.

SECCIONES DE TELEGRAFÍA LIGERA PARA ACOMPAÑAR Á LA CABALLERÍA, por don Eduardo Gallego y Ramos, capitán de Ingenieros.—Madrid, 1900.—Un folleto de 57 páginas y una lámina.—Publicación del *Memorial de Ingenieros*.  
LOS CAMPOS DE INSTRUCCIÓN Y DE TIRO EN ALEMANIA, por el mismo autor.—Madrid, 1900.—Un folleto de 28 páginas y varias figuras intercaladas, publicación de la *Revista técnica de Infantería y Caballería*.

En el estudio de la *Secciones de telegrafía ligera* analiza, el distinguido capitán de Ingenieros señor Gallego, el servicio avanzado de la Caballería, para deducir la necesidad de que esta arma disponga de medios fáciles de comunicación que le permitan transmitir las noticias recogidas en sus rápidas excursiones. El empleo de la telegrafía atada, eléctrica, óptica y de la telefonía pueden ser de utilidad en diversos casos, que examina el autor, quien dedica la mayor parte de su trabajo á describir el material propio de las secciones telegráficas ligeras: aparatos de estación, material de línea, empleo de este material, banderas y otros sistemas de señales y de telegrafía óptica, medios de transporte de los efectos telegráficos, organización de los parques de regimiento, brigada, división, etcétera, etc. Termina su estudio por el examen de los procedimientos de instrucción de los telegrafistas, empleados en diversos ejércitos, y proponiendo que en nuestro batallón de Telégrafos se organicen de secciones de telegrafía ligera, que pudieran unirse, en el momento oportuno, á los cuerpos de Caballería.

En el folleto titulado *Los campos de Instrucción y de tiro en Alemania* recoge el autor varias noticias referentes á este asunto publicadas por acreditadas revistas extranjeras, las cuales á su vez las tomaron, si mal no recordamos, de la descripción que de esos campos publicó el *Militar Wochenblatt*, de cual periódico reprodujo nuestra REVISTA algunos planos de los campos de instrucción.

El señor Gallego ha hecho perfectamente en vulgarizar en nuestro país el conocimiento de los poderosos medios que emplea Alemania para la instrucción de su ejército. En ambos trabajos ha demostrado el autor su aplicación constante y su amor al progreso militar de nuestro país; por desgracia tan rezagado en materia de campos de instrucción.

M. R. B.

## ADVERTENCIA

Se desean adquirir dos colecciones de la 1.<sup>a</sup> serie de la Revista, cuya serie comprende nueve tomos; y además algunos tomos de la 4.<sup>a</sup> serie, año 91, tomo II. Dirigirse al Administrador de esta Revista, indicando precios.

Fidel Giró, impresor. — Calle de Valencia, número 311, Barcelona.