

AÑO XXV

6.<sup>a</sup> SERIE

REVISTA  
CIENTÍFICO MILITAR

---

ORGANIZACIÓN — ADMINISTRACIÓN — ARMAS — ESTRATEGIA — TÁCTICA  
FORTIFICACIÓN — ARTILLERÍA — TIRO — HISTORIA MILITAR — GEOGRAFÍA — BIOGRAFÍA  
PROGRESOS CIENTÍFICOS — NOTICIAS — VARIEDADES — ETC., ETC.

---

TOMO II

---

BARCELONA

REDACCION Y ADMINISTRACION : CALLE DE CERVANTES, N.º 5

1900

Enero á Diciembre de 1900

## SUMARIO

Crónica general, por Niemand; pág. 5. — El automovilismo en el ejército, por don Carlos Banús, coronel, teniente coronel de Ingenieros; pág. 8. — Inglaterra y el Transvaal (continuación), traducción por el señor Marqués de Zayas, comandante de Estado Mayor; pág. 11. — Sección Bibliográfica: El francés en la mano, traducido y hablado, ó sea el francés en acción, corregido y aumentado por su autor, don J. Alvarez y Alvarez, profesor de idiomas. — Defensa de las Islas Canarias, por don Manuel Díaz y Rodríguez, coronel de Infantería; pág. 16.

Pliegos 83 y 84 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 39 y 40. Traducción y ampliación por don Narciso Martínez Aloy, capitán de Infantería

---

### CRÓNICA GENERAL

EL PAPEL DE LA CABALLERÍA EN LA GUERRA MODERNA. — DIFICULTADES QUE OFRECE ASIGNÁRSELO. — LA CABALLERÍA DURANTE LA CONCENTRACIÓN, EN EL TEATRO DE OPERACIONES Y EN EL CAMPO DE BATALLA. — COMENTARIOS QUE SE SUPRIMEN.

La *Revue militaire* (antes de *l'étranger*), que tanto se distingue por los concienzudos estudios que publica sobre diversos problemas militares de actualidad, acaba de insertar en sus columnas un extracto de la obra del coronel alemán von Bernhardt, *Unsere Kavallerie im nächsten Kriege* (*Nuestra caballería en la próxima guerra*), obra que ha llamado poderosamente la atención en el extranjero. Aun leyéndolas en esta forma compendiada, las opiniones del coronel Bernhardt ofrecen el doble interés de la importancia del asunto y de la atención con que se han discutido en Alemania las conclusiones del referido trabajo.

Realmente, el problema de la caballería, en un ejército que se preocupa del porvenir, no deja de ofrecer dificultades para su resolución acertada. En todos los ejércitos, la infantería y la artillería han crecido prodigiosamente, tanto en el número de los elementos de combate, como en la calidad de las armas empleadas por los combatientes; la caballería, al contrario, ha permanecido estacionaria; y esto equivale á decir que en proporción ha disminuído mucho comparando sus efectivos con el de las otras dos armas de combate.

Junto á esta dificultad originada por la reducción del efectivo comparado, hay la de la ignorancia en que prácticamente vivimos sobre los actuales medios de lucha de la caballería. La experiencia de las últimas grandes guerras está ya demasiado lejana para fundamentar en ella serias afirmaciones; las maniobras no han podido esclarecer nada respecto al hecho concreto del modo que se comportarían las masas de caballería expuestas al fuego de la infantería, de la artillería ó de la misma caballería enemiga; y, en resumen, un velo cubre todo el porvenir de esta arma, velo que se extendió al mismo tiempo que la pólvora sin humo, y el fusil y el cañón de tiro rápido exaltaban más y más la importancia del fuego.

Sentadas estas premisas de mera duda, bien clara se presenta la necesidad de estudiar y de resolver por el raciocinio lo que la práctica no puede enseñar. Una nación como Alemania no puede guardar su caballería en un estuche y dejar al *¡ya veremos!* que diga el modo más eficaz de emplear dicha arma en las futuras guerras, y el coronel Bernhardt, reflejando sin duda opiniones generalizadas en su país, indica con lógico criterio lo que debe hacerse de la caballería en las grandes guerras futuras, y he aquí, en forma extremadamente condensada, sus conclusiones:

1.º *En el período de la concentración estratégica.* — La caballería no debe empeñarse en molestar la concentración del enemigo. La lucha con la caballería del adversario daría lugar á combates bien trabados y á pérdidas dolorosas, sin que los resultados prácticos de estas operaciones pudieran servir de compensación á los sacrificios realizados. Los más inteligentes oficiales del arma, las tropas mejor dispuestas, caerían en estas luchas presas, y no habría la esperanza de que las reservas — ilusorias en caballería — pudieran llenar los claros producidos por una exploración previa; exploración que no podría dar mejores noticias que el espionaje, la prensa y los diferentes medios actuales de información pública. Tampoco existiría la probabilidad de desbaratar ó retardar la concentración enemiga, pues ésta se hallaría protegida por las llamadas tropas cubridoras. Así, la caballería, en esta primera fase de la guerra, sólo debería intentar, con rápidas algaras, coger algunos prisioneros, ó recorrer, si la concentración propia se hiciera muy á retaguardia, el espacio entre la zona de concentración y la frontera.

Como se ve, la opinión de Bernhardt, en este asunto, es muy radical, y bastaría esta sola afirmación para explicar el interés con que ha sido acogido el trabajo que tan ligeramente reseñamos.

2.º *En el período de las operaciones activas.* — En este momento empieza, para el coronel Bernhardt, la verdadera tarea de la caballería; tarea, que no se reduce á ver y echar á correr, como de ordinario se recomienda en la exploración, sino que alcanza — según el referido autor — hasta la lucha propiamente tal; pues si la caballería enemiga realiza un servicio análogo, natural es que se encuentren sus destacamentos, y que el combate decida quien debe retroceder. Pero aun quiere más Bernhardt; quiere, con la serie de estos combates, llegar á aniquilar, ó poco menos, á la caballería enemiga, para quitar este estorbo de delante en las sucesivas operaciones. En la guerra no pueden conseguirse resultados con sencillos amagos: precisa llegar á la pelea para obtenerlos, y la lucha de las caballerías la apetece establecida sobre estas ideas.

Esta labor, y la de cortar las líneas de comunicación del enemigo, cree que son las fundamentales de la caballería. Ejército sin línea de comunicación — tratándose de los colosales ejércitos modernos — es efectivamente un ejército muerto; y por este motivo opina Bernhardt, que vale la pena de que la caballería se sacrifique por ir á hacer sentir su acción sobre las vías férreas, las líneas telegráficas, sobre todo el sistema circulatorio de los ejércitos de operaciones.

3.º *En el combate.* — En el combate contra una caballería igual ó inferior, la lucha á caballo, el arma blanca y la intrepidez del jefe seguirán desempeñando, como hasta aquí, el papel primero. Para contener á una masa de caballería superior, el fuego, y por lo tanto el combate á pie, prevalecerá sobre la lanza ó el sable.

En plena batalla, la caballería, colocada hacia el ala no apoyada, ó menos apoyada, constituirá una amenaza constante para el ala correspondiente del enemigo. Esta amenaza debe convertirse en hecho cuanto antes mejor, provocando de este modo á la caballería adversa á un combate, cuyos resultados pueden ser decisivos para la batalla, pues la caballería que resulte victoriosa podrá causar graves males á la infantería y á la artillería enemigas, particularmente á la parte de estas fuerzas situadas hacia los extremos del frente de batalla.

Para todo ello desea el coronel de Bernhardi que la caballería esté, naturalmente, en la mano del general en jefe; pero no concentrada detrás de una pantalla única del terreno, sino que cada una de sus fracciones se establezca separada de sus contiguas por las distancias que convenga para el despliegue. Esta preparación para el combate, opina el escritor á que nos referimos, facilitaría la acción rápida de la caballería.

Como se ve, en el trabajo de Bernhardi no hay novedades estupendas — casi siempre inaceptables en este género de asuntos — pero sí hay precisión en los conceptos y criterio acertado al señalar las tendencias mejores en el modo de obrar la caballería. Y no ponemos á este asunto más comentarios, ya que sería hasta doloroso escribir los que acuden á nuestra mente, y que de seguro suplirán el lector.

\*  
\* \*

Mientras en el sur de Africa se están realizando los últimos actos del reparto que ha sufrido el continente negro, en el Asia en general, y ahora particularmente en el Asia Menor, se hacen buenas jugadas para asegurar el dominio en el tablero universal. El sultán de Turquía ha concedido permiso á una compañía alemana para abrir la línea férrea Konia-Bagdad-Bassora, que tiende á unir más y más el mar Mediterráneo con el golfo Pérsico, y con todas las regiones orientales del globo. En Rusia ha causado efecto pésimo la noticia; pues sabido es la influencia que esas grandes vías férreas ejercen en las relaciones comerciales primero, en las relaciones políticas luego, y finalmente, en los problemas militares. Por de pronto, ven los rusos una barrera infranqueable en ese ferrocarril que les cierra el paso hacia el golfo Pérsico, y consideran que, en lo porvenir, Turquía podría tomar parte activa en las guerras de que quizá sea teatro el Asia, con caracteres más terribles que las guerras africanas de hoy. La distribución del continente amarillo está por hacer, aunque se haya empezado ya: Rusia é Inglaterra, el Japón y Francia, parecían los pueblos más indicados, primero, para proceder á la liquidación. Turquía, con esta vía férrea de la Anatolia al golfo Pérsico, podrá ser un nuevo factor, ya obrando por cuenta propia, ya aliándose á otro manantial de fuerza. Como siempre, Inglaterra es el verdadero nudo del problema; y de aquí que la sangre que corre por el Vaal se mire, con más atención que lástima, de uno á otro confín del mundo, esperando muchos ver si los resultados de una campaña mal preparada harán tambalear á la gran acaparadora, ó si seguirá la soberbia siendo virtud esencialmente inglesa.

NIEMAND.

2 de enero de 1900.

---

## EL AUTOMOVILISMO EN EL EJERCITO

## I

Una de las mayores dificultades que han de vencer los ejércitos de operaciones es la relativa á los transportes, pues siendo muy cuantioso y con frecuencia pesado el material que debe transportarse, es preciso echar mano de gran cantidad de vehículos y caballerías. Estas últimas, sobre todo, traen consigo multitud de inconvenientes, tales como la necesidad de alimentarlas y alojarlas, exigir personal para su cuidado, hallarse expuestas á multitud de enfermedades, y necesitar cotidiano y no escaso descanso, sin lo cual pronto quedarían completamente inútiles para el servicio. Además, el ganado, trabaje ó no, gasta siempre; pues no se puede prescindir de cuidarlo y alimentarlo. Por eso interesa mucho al ejército el estudio de todos aquellos medios de transporte que prescindan del ganado, y en este caso se hallan los *automóviles*. Precisa, antes de seguir adelante, que fijemos la interpretación que damos á la palabra *automóvil*, ya que en rigor lo es todo carruaje que lleva consigo el motor, y, por consiguiente, en este sentido son *automóviles* las locomotoras empleadas en los caminos de hierro y en las carreteras; pero éstas tienen por objeto arrastrar otros vehículos en que van los objetos que han de transportarse. Prescindiendo de esta clase de máquinas, sólo nos referiremos á los carruajes que llevan consigo, no sólo los órganos necesarios para su movimiento, si que también la carga que deben transportar. Esta clase de *automóviles* puede considerarse dividida en dos grupos: los destinados á conducir viajeros, y los que deben transportar material; y aun en el primer grupo convendría distinguir los verdaderos carruajes con cabida para varias personas y los velocípedos *automóviles* que sirven sólo para una.

En campaña, la principal aplicación de los carruajes *automóviles* ha de consistir en el transporte de material, pues el del personal sólo será necesario en casos muy limitados. El caballo y la bicicleta, no *automóvil*, bastarán para esta aplicación, y, en último caso, como los carruajes necesarios para transportar personal figurarán durante la campaña en número muy limitado, y es de creer que el *automovilismo* vaya tomando cada día mayor desarrollo, siempre será fácil adquirir los necesarios.

El problema verdaderamente importante para las aplicaciones militares es obtener un *automóvil* que sirva para el transporte de material. Podría preguntarse si existiendo ya locomotoras carreteras para el transporte de convoyes, el carruaje *automóvil* es necesario, si éste ha de sustituir á aquélla, ó si, por el contrario, conviene que coexistan con aplicaciones distintas. No cabe duda que la marcha de convoyes arrastrados por locomotoras es siempre lenta, y que se aprovecha una fracción escasa de la fuerza desarrollada por el motor. Aun en las vías férreas, cuando las pendientes llegan á tener 12 á 16 milímetros, el peso remolcado no puede exceder de 5 ó 6 veces el de la locomotora, y se reduce á vez y media en las pendientes de 25 milímetros; en caminos ordinarios, y en terreno horizontal, marchando con poca velocidad, una locomotora puede remolcar tres veces su propio peso; en estos caminos las rampas llegan á 40 y 50 mi-

límetros, y á veces son superiores, de modo que habrá que limitarse á remolcar un peso, á lo más, igual al propio de la locomotora. Según Mr. Bornecque, ingeniero militar francés, los pesos que prácticamente puede remolcar una locomotora Aveling Porter de 6 caballos de vapor y 6 toneladas, son:

En terreno horizontal. . . . .	3'33	veces su peso.
En pendientes de 4 por 100. . . . .	2'25	—
— 7 por 100. . . . .	1'33	—
— 10 por 100. . . . .	0'66	—

Además, los convoyes remolcados por estas locomotoras llevan siempre escasas velocidades; pues, en buenas condiciones, no pasan de 5 á 6 kilómetros por hora, y como son mucho más pesadas que los carruajes que ordinariamente transitan por las carreteras, estropean rápidamente el firme. De todo lo expuesto se deduce que las locomotoras carreteras tendrán su principal aplicación en países llanos, en donde puedan remolcar pesos relativamente considerables, y cuando se trate de transportes que no exijan grandes velocidades. En estos casos, como un maquinista y un fogonero bastan para todo el convoy, se economiza personal. Fuera de este caso, conviene sustituir la locomotora carretera por automóviles más ligeros y veloces, más fáciles de manejar y menos perjudiciales para los firmes.

Los servicios que, en nuestro concepto, podrán prestar los automóviles en el ejército, son los siguientes:

- 1.º Transportar víveres, útiles y material sanitario, sustituyendo á los carruajes que con este objeto se destinen á los parques divisionarios y de cuerpo.
- 2.º Arrastrar piezas y material de sitio, tanto para la defensa como para el ataque de las plazas.
- 3.º Transportar el material y personal de las secciones telegráficas que, por lo común, marchan siempre por las carreteras
- 4.º Transportar proyectores eléctricos, que se emplearán para iluminar los campos de batalla, y pueden tener aplicación para buscar y socorrer heridos: estos carruajes llevarían consigo material sanitario para las primeras curas.
- 5.º Podrían emplearse también los automóviles para la conducción de cocinas ambulantes, en las cuales se cocería el rancho durante la marcha.
- 6.º Los cuarteles generales los utilizarían para transporte de documentación y equipajes, y para el de los mismos oficiales del Estado Mayor, á los cuales les servirían de oficinas en marcha y reposo.

En resumen, el carruaje automóvil sería el llamado á suplir al ganado en todos aquellos casos en que no hubiera necesidad de marchar por fuera de las carreteras.

A primera vista parecen necesarios varios tipos de automóvil, toda vez que éste ha de prestar servicios distintos; pero el problema puede resolverse con un solo tipo, si aquél constituye tan sólo un avatrén que sirva para el arrastre del carruaje que lleve la carga. Esta solución tiene la ventaja de poder satisfacer condiciones contradictorias que ha de reunir el automóvil, considerado á la vez como carruaje y como máquina. Para lo primero, y dado que en campaña hay que transitar con frecuencia por carreteras en mediano estado, es preciso, ante todo, ligereza, á fin de disminuir la resistencia al arrastre y compensar así el mal es-

tado del firme. Pero si se considera el automóvil como máquina, es necesario que resulte algo pesado, ó por lo menos, que lo sea la carga que grave sobre el eje motor; en efecto, á esta carga es debida la adherencia, y para que el carruaje avance, es preciso que ésta sea superior al esfuerzo de tracción; en caso contrario, las ruedas motrices no hacen más que girar (*patinan*) y el carruaje no se mueve. Separando éste en dos partes, el avantrén (verdadero automóvil) y el carruaje que lleve los elementos que han de utilizarse, puede hacerse aquél relativamente pesado, y hasta emplear ruedas estriadas para aumentar la adherencia, y este último ligero, con ruedas de gran diámetro y llantas ordinarias. Creemos, pues, que hoy día el problema del automovilismo, aplicado á la guerra, puede reducirse á buscar un avantrén automóvil que cumpla las condiciones antes indicadas.

Para resolver este problema en las mejores condiciones posibles, importa mucho la elección del motor. Cuatro pueden adoptarse: el *vapor*, el *gas*, el *aire comprimido*, y la *electricidad*. La máquina de vapor, por consecuencia del mucho tiempo que se emplea, ha sido objeto de multitud de perfecciones, y puede decirse que ya le queda poco camino que avanzar. Existen hoy máquinas de vapor á la vez potentes, ligeras y robustas, y no sería difícil hallar un tipo que fuera perfectamente aplicable á las automóviles. Pero si bien la máquina en sí no es más pesada que el motor de gas, necesita llevar consigo caldera, agua y combustible; esto aumenta considerablemente el peso del motor, y hay que tener en cuenta que para alimentar las calderas de las máquinas no sirve cualquier clase de agua, es preciso que ésta no sea calcárea. El abastecimiento de agua y carbón en campaña no siempre será fácil, y esta dificultad podrá impedir, algunas veces el empleo de las automóviles de vapor. A esto hay que añadir que el maquinista necesita el auxilio de un fogonero, con lo cual el personal aumenta. Por otra parte la máquina de vapor tiene la gran ventaja de que, una vez alcanzada en la caldera la presión necesaria para ponerla en movimiento, basta dar entrada al vapor en los cilindros, pudiendo variar fácilmente el régimen y obtener que la máquina desarrolle siempre una potencia proporcionada á la resistencia que debe vencer, lo cual facilita la marcha con velocidad constante aun en las rampas, y en general en los trayectos en que la resistencia del camino aumenta. En cambio, si un automóvil de vapor ha de estar siempre pronta á marchar, precisa que el vapor tenga constantemente la presión necesaria y el mantenerla representa gasto de combustible, mientras el carruaje está parado.

Si se recurre á la máquina de vapor, conviene que los principales elementos que le constituyen sean los más apropiados al caso: estos elementos son: el *hogar*, la *caldera* y la *máquina propiamente dicha*. El hogar no debe ser de un mismo tipo para todos los países, una de las condiciones con que ha de cumplirse un automóvil militar, es que el abastecimiento resulte fácil, y por tanto hay que emplear en aquél el combustible que más abunde en la localidad. En los países coloniales será generalmente la leña. Por lo común el combustible adoptado es el *cok*; éste tiene la ventaja de que puede alimentar el hogar sin necesidad de cargarlo con mucha frecuencia. Basta para ello el empleo de una tolva que se llena, y de la cual el combustible va cayendo sobre el emparillado. Con la hulla no puede seguirse igual procedimiento, á causa de los productos de la destilación, El *cok* no destila. Como los combustibles líquidos desarrollan por kilogramo

mayor número de calorías que el cok (aquellos pueden dar hasta 14.000 ó 15.000, y el cok da solo 8.000) se ha substituído en algunas máquinas éste por aquellos. Hay, sin embargo, que tener en cuenta que, empleando combustibles líquidos, el petróleo por ejemplo, precisa recurrir á hervideros que tienen por objeto vaporizar el líquido y producir vapor que arrastre consigo la cantidad de aire necesario para la completa combustión de aquél, por medio de la cual se obtiene el calor necesario para calentar el agua de la caldera. Como esta operación preliminar es indispensable, el empleo de combustibles líquidos no reduce como pudiera creerse el tiempo necesario para que el vapor de agua alcance la presión debida, pues antes de calentar el agua, hay que calentar el líquido empleado en la combustión. Las ventajas principales de los combustibles líquidos son dos: 1.<sup>a</sup> que produciendo mayor número de calorías por kilogramo, la cantidad necesaria para un trayecto determinado es menor, ó recíprocamente, que con igual cantidad de combustible se pueden recorrer mayores trayectos; 2.<sup>a</sup> Que se puede suprimir el fagonero, y por consiguiente, un hombre solo basta para el manejo de la máquina.

Respecto á las calderas, los tipos hoy empleados son numerosísimos, y según parece, el generador Serpollet es uno de los que mejores circunstancias reúnen para la aplicación que nos ocupa. La principal condición que han de satisfacer es que, con pequeño volumen y peso, presenten gran superficie de vaporización y puedan efectuar ésta con rapidez. Esto es necesario porque en momentos dados conviene aumentar considerablemente el gasto de vapor, á fin de vencer mayores resistencias. Por otra parte, las calderas no deben contener gran cantidad de agua, pues de lo contrario exigirían mucho tiempo para alcanzar la presión necesaria.

En cuanto á la máquina propiamente dicha, claro es que ha de reunir las mismas condiciones que la empleada en las locomotoras carreteras; conviene que sea á la vez robusta y ligera, y sobre todo que el engrase se halle bien estudiado, pues en las carreteras hay siempre mucho polvo y los mecanismos se ensucian más que en las locomotoras de vías férreas. Además, el tipo de motor adoptado depende también de la potencia que haya de desarrollar y hasta de la aplicación que el automóvil reciba. De todos modos, y aun adoptando una máquina cuyos elementos reúnan las mejores condiciones, no se suprimirán por completo los inconvenientes antes citados.

CARLOS BANÚS.

Coronel Teniente Coronel de Ingenieros.

---

## INGLATERRA Y TRANSVAAL (1)

(Continuación.)

Tratemos ahora de bosquejar á grandes rasgos el curso de los sucesos, en cuanto lo permitan las noticias deficientes y parciales que tenemos.

Como éxitos iniciales conseguidos por los boers sobre las escasas fuerzas de

---

(1) Véase el tomo anterior de la REVISTA.

que disponen los ingleses, hay que registrar la invasión de Natal y las amenazas contra Mafeking y Kimberley en el oeste.

A media noche del 11 al 12 de octubre ordenó Joubert levantar inmediatamente su campamento principal establecido en Sandspruit, y al rayar el alba se encontraba ya con su artillería en el otro lado de la frontera. Al mismo tiempo, dispuso el generalísimo que los demás campamentos se pusieran en marcha sin dilación. Igual orden se comunicó a los campamentos de boers orangeses, situados en la frontera del Estado libre de Orange. En la mañana del día 12, todos los campamentos, sin excepción alguna, estaban en movimiento, y las tropas, con su artillería y trenes de bueyes, efectuaban un avance concéntrico sobre Ladysmith.

Las tropas de Sandspruit marcharon directamente al Laings Neck, á donde había ya llegado la vanguardia, establecida antes en Volksrust; se ocupó el Laings Neck y se colocó artillería en una posición que domina el desfiladero de la vía férrea de Newcastle. El campamento de Wakkerstrom siguió por la carretera, y á través de los montes Belebas, en dirección general á Newcastle, ocupando el día 21, por la tarde, los puentes que cruzan el río Buffalo. El campamento de Utrecht marchó por la carretera hacia Glencoe, y llegó el 12 por la tarde á De Jagers Drift. El Kommando del campamento Dornberg había tomado posición anteriormente en Vants Drift, es decir en el extremo sur del territorio de Transvaal, frente á Norkes Drift, y ocupó el cruce de los caminos que van á Glencoe y Ladysmith, frente á las estaciones de ferrocarril Waschbank y Wessels Neck.

Al oeste de la carretera Newcastle-Dundee-Ladysmith, y siguiendo la frontera junto al monte Majuba en dirección al paso Botha, avanzaron, el 12 por la mañana, dos cuerpos transvaaleses con los cuerpos de alemanes é irlandeses: el Kommando de la zona Vrede hacia el paso Muller, y los dos cuerpos principales de los boers orangeses, establecidos en los campamentos de Albertina y Winburg con las tropas de Harrysmith, subieron á los pasos Van Reenen, Tintwa y Bezouidenfout. Estos cuerpos, ya por haberse retardado la preparación de sus trenes de bueyes, ya por la conversión que tenían que efectuar durante el avance, quedaron rezagados en una jornada con respecto á los boers del Transvaal. El día 12 por la tarde se encontraban en poder de los boers todos los pasos que conducen á Natal, atravesando las fronteras oeste y este de la porción de territorio que desde Ladysmith se destaca entre las dos repúblicas boers, y, el 13 por la mañana, habían los ingleses evacuado este territorio hasta á unas dos leguas de Glencoe y Dundee.

En la noche del 12 al 13 de octubre, á eso de las 3 de la madrugada, el general Sir George White marchó desde Ladysmith, por la carretera, al encuentro de los boers en dirección á Actons Home y Vinterspruit, con el fin de impedir, si era posible, la reunión de los boers que bajaban por los pasos del noroeste ú oeste. La columna que venía por el Tintwa Pass, mandada por el mayor Albrecht (1), jefe de la artillería del Estado libre de Orange, efectuando un movi-

---

(1) El mayor Albrecht es berlinés. Hizo la guerra de 1870-71 con el regimiento de artillería de la Guardia, y al ascender á sargento en 1880 pasó al servicio del Estado libre de Orange para organizar su artillería. Se acomodó de tal modo al carácter y costumbres de aquel país, y fueron tales los servicios que prestó, entre los cuales se cuenta la fortifica-

miento de flanco obligó, sin embargo, al general inglés á retirarse rápidamente, mientras el general Grobler, con el cuerpo principal procedente de Van Reenens Pass, amenazaba cortarle de Ladysmith. Ambos rechazaron á los ingleses contra la ciudad, á donde llegaron las tropas británicas merced á la obscuridad de la noche; entre tanto, los boers continuaban su avance y se iban apoderando prudentemente de todos los puntos importantes al oeste y noroeste de Ladysmith. El mayor Albrecht se situó con sus tropas en Actons Home, 15 kilómetros al oeste de Ladysmith, atrincherándose con los carros en una meseta, desde la cual dominaba con su artillería la carretera de Ladysmith; el cuerpo del general Grobler acampó en las inmediaciones de Bluebank, y las vanguardias ocuparon sin resistencia las alturas próximas á Ladysmith.

Al norte de Glencoe se reunieron los cuerpos boers, que por allá descendían, en Ingangane junto á Königsberg y destacaron el 13 por la noche sus vanguardias hacia Glencoe, ocurriendo pequeñas escaramuzas. Se esperaba, por lo tanto, el 14 en el campo inglés, otro ataque de los boers, pero éstos se contentaron con cercar estrechamente las posiciones de los ingleses (en las cuales los 9 000 hombres del grueso se hallaban concentrados en Ladysmith, y sólo habían quedado 4.000 hombres en Glencoe), esperar la llegada del cuerpo del ala izquierda, y atrincherarse fuertemente en las posiciones conquistadas. El 19 de octubre, Glencoe, Dundee y Ladysmith fueron evacuados por la población civil y se completó el cerco de Glencoe á excepción de la parte correspondiente al camino que lo une con Dundee y la carretera del sur. Muy grave debía considerar la situación el cuartel general inglés cuando dió orden telegráfica para que inmediatamente se pusieran en estado de defensa Durban y Pietermaritzburg, en lo que se trabajó de día y de noche.

Está muy arraigada la opinión de que los ingleses, en Ladysmith y Glencoe, á pesar del avance concéntrico de los boers hacia Natal, debieron aprovechar la ventaja de la línea interior, es decir, que debían haberse dirigido contra una ú otra columna para poderlas batir en detalle. Sería razonable esta apreciación si se supusiera que el generalísimo de todas las fuerzas boers no había de lograr vencer los inconvenientes que ofrece una coalición (en el caso actual, entre Transvaal y Orange), y, por lo tanto, no tendría en la mano las numerosas columnas invasoras. Esta unidad de mando y la ejecución del plan acordado, parecían ciertamente muy comprometidas, á causa del fraccionamiento de los boers en columnas muy numerosas, y por este motivo, muy débiles en parte. No cabe duda de que este hecho, que tanto dificultó la misión del mando, se explica por la influencia decisiva que ejerció la concentración inicial, y por los obstáculos que había de encontrar el avance á través de un terreno montañoso é intransitable. Hoy no es posible todavía juzgar si estas circunstancias ofrecían la posibilidad de concertar en una idea primórdial, y de encaminar á un objetivo común, las acciones tácticas que habían de coronar el avance estratégico.

El ataque general de los boers contra la posición Glencoe-Ladysmith, que

---

ción de Bloemfontein, que se le confirmó en el empleo, con gran éxito ejercido para reducir los cafres y otras tribus salvajes, y fué nombrado mayor y jefe de la guardia de fronteras y gendarmería. Hace algunos años que Albrecht estuvo en Alemania comisionado por su gobierno para la compra de cañones Krupp y demás material.

los ingleses suponían para el 19 de octubre, no se verificó en este día. Los boers se contentaron con establecerse mejor en sus posiciones, atrincherarse y destacar fuerzas para envolver á menor distancia la posición enemiga, aguardando de esta manera la llegada de la columna que, procedente del este, venía por Rorkes Drift, y cuyo movimiento era muy difícil, pues tenía que combinarse el avance con una conversión á la derecha á través de la zona montañosa de la frontera. En la tarde del 19 pudieron considerar resuelto el problema. En circunstancias difícilísimas, originadas por el gran desarrollo de la posición inicial y por la falta de caminos, y haciendo avanzar concéntricamente el ala izquierda boer, que era la más fuerte, logró Joubert efectuar la reunión con los boers de Orange, y envolver y amenazar las posiciones enemigas: la de Ladysmith, con los orangeses, y la de Glencoe y Dundee con los transvaleses. El 20 de octubre debían completarse tácticamente las operaciones anteriores.

Según puede deducirse de las noticias incompletas que sólo por conducto inglés llegan á Europa, la ocupación por los boers de Dundeehill, alturas escalonadas que se interponen entre la vía férrea Glencoe-Newcastle y el ramal Glencoe-Dundee, dió ocasión á un combate. El fuego de unas cinco piezas de los boers contra el campamento de Glencoe, que por haberse roto desde mucha distancia y por no estallar las granadas resultó de poca eficacia, obligó al comandante inglés de aquella plaza, general Sysmonds, á ordenar á los Kings Royal Rifles y á los fusileros de Dublin que desalojaran al enemigo de las mencionadas alturas con el apoyo de la artillería inglesa, establecida en posición (20 cañones de tiro rápido). Este primer ataque tuvo éxito, por cuanto los boers, bajo la acción superior de la artillería enemiga, retiraron sus piezas abandonando una que había sido desmontada.

Repetidas veces el general Symons intentó, sin resultado, ganar el flanco del enemigo, que sólo presentaba tiradores sueltos sin ninguna fuerza en orden cerrado, cuando á eso de las 9 de la mañana llegó la noticia de que también Dundee estaba amenazada por una fuerte columna de boers (9.000 hombres ?) con una batería. El conocimiento de la desventajosa situación en que quedaría Glencoe, si esta columna continuaba su avance sin que antes se hubiese tomado á Dundeehill, determinó á un nuevo ataque. Otra vez marcharon al asalto los dos cuerpos mencionados, mandados personalmente por el general Symons, y repitieron tres veces la acometida; pero, aunque eran pocas las fuerzas que guarnecían la posición boer, su fuego fué terrible hasta el punto de que los ingleses tuvieron que retirarse, por último, con grandes bajas. Entonces intervinieron las reservas, procurando el regimiento Leicesterhire, con el 18.º de húsares, envolver, con dos compañías por cada costado, la posición Dundeehill. A las 10 se empezó el ataque así combinado; poco después, cayó Symons mortalmente herido. El general Yule tomó el mando y continuó el combate á la desesperada, hasta que, á eso de la 1, los Leicesterhires, partiendo de la línea Granja de Smith Dundee Kopje, amenazaron los flancos de los boers, al mismo tiempo que las demás tropas se apoderaron del frente de la primera meseta. Los boers evacuaron su posición y se replegaron á la altura de Dundee Kopje, donde se establecieron de nuevo á la 1 y 30 minutos. El cañón desmontado de los boers cayó en poder de los ingleses, cuya caballería parece que emprendió la persecución sin obtener resultados de importancia.

Mientras que aquí, haciendo un gran esfuerzo, se combatía por conquistar una posición avanzada del enemigo, el cuerpo principal de éste continuó en marcha con toda tranquilidad y método, ocupó varias posiciones que habían de contribuir al aislamiento de Glencoe, se puso en contacto con el ala derecha (orangeses), y cortó la comunicación entre Glencoe y Ladysmith, quedando así completo el cerco del primer punto y en su mayor parte el de Ladysmith. De esta suerte, el general Schalk Burgher (columna de Vryheid) bombardeó á Dundee y envolvió por el este la posición de Glencoe, al mismo tiempo que su columna de la izquierda se posesionaba, en Waschbank, del ferrocarril Ladysmith-Glencoe. Al oeste del campo de batalla del día 20 de octubre, el general Viljoen había destacado su vanguardia hasta los montes Impati, junto al río Sandpruit. La vanguardia de Joubert, mandada por Jan Kock, se estableció en los montes Biggar entre el camino Newcastle-Ladysmith y Glencoe, y Joubert avanzó por la expresada carretera destacando una columna de flanco á la derecha hacia De Beer para dar la mano á los boers de Orange, situados al oeste y sur de Ladysmith y mandados por el mayor Albrecht y el general Grobler. La extrema derecha de los orangeses continuó su marcha más al sur para apoderarse del ferrocarril de Pietermaritzburg.

Según esta descripción, en la que se nota por cierto la falta de pormenores, los ingleses consiguieron sólo un éxito parcial rechazando una columna que, por haber ejecutado un ataque prematuro, no prestó á las demás la cooperación conveniente, mientras que el conjunto de la operación de los boers constituye para éstos, sin duda alguna, un éxito total. Además, la importancia del éxito parcial de los ingleses queda atenuada por la circunstancia de que ningún provecho pudieron sacar de él, amenazados como estuvieron en otras partes. El resultado de la jornada es, por consiguiente, más desfavorable para los ingleses que para los boers; pues el fracaso de la columna batida en Dundeehill se compensa con creces con el cerco completo de los ingleses en Ladysmith y en Glencoe.

Las bajas de los ingleses en estos combates fueron: un general (Symons), 2 coroneles, 1 mayor, 3 capitanes, 5 tenientes y 250 hombres, muertos; 20 oficiales y unos 350 hombres, heridos; las de los boers no pueden indicarse con seguridad, aunque los ingleses suponen que fueron mayores que las suyas. Si se compara el número de bajas con la poca fuerza de los ingleses, hay que deducir que éstos tuvieron que habérselas con un enemigo que desmentía los rumores propalados por la prensa inglesa sobre la falta de espíritu militar y aptitudes guerreras del ejército boer, y de esta manera los ingleses, á pesar del valor demostrado por sus tropas, según los relatos publicados, se encuentran ante un problema de muy difícil solución. Tampoco la circunstancia de que la artillería de los boers en Dundeehill quedara pronto fuera de combate puede señalarse como un dato adverso á aquéllos, puesto que tuvieron que luchar con cuádruple número de cañones, y es posible que por causas hoy desconocidas se vieran obligados á romper el fuego á distancias demasiado grandes, no obteniendo así eficacia alguna.

La situación en que se encontraron los dos partidos después de los combates del día 20 llevaba en sí el germen de otras acciones tácticas. Para los ingleses, era de necesidad urgente el hacer una reacción vigorosa en dirección norte para impedir el cerco de Glencoe, que forzosamente tenía que derivarse de la

reunión de la columna estacionada frente á Dundee con la rechazada el día 20 y con la otra principal que había avanzado más al oeste; pero más imperioso era todavía el restablecer las comunicaciones entre Ladysmith y Glencoe, desalojando para ello á los boers que, viniendo del este y oeste, habían penetrado como una cuña entre las dos poblaciones citadas y se habían puesto en inmediato contacto al ocupar Elandslaagte. Los boers, por el contrario, debían procurar la continuación de la ofensiva para alcanzar el objetivo que evidentemente se les presentaba: la destrucción de las fuerzas enemigas que tenían en frente.

Traducido del «Militär-Wochenblatt» por el

MARQUÉS DE ZAYAS,

Comandante de Estado Mayor.

(Continuad.)

## SECCIÓN BIBLIOGRÁFICA

EL FRANCÉS EN LA MANO TRADUCIDO Y HABLADO, Ó SEA EL FRANCÉS EN ACCIÓN, corregido y aumentado por su autor *don J. Alvarez y Alvarez*, profesor de idiomas. — Burgos, 1899.

Este método de aprender el francés está «fundado en la naturaleza, mediante el cual se aprende á hablar el idioma citado, algo así como los niños lo aprenden de sus madres, de suerte tal, que los que practican los ejercicios todos de *El francés en acción*, consiguen aprender insensiblemente hasta los modismos y giros más difíciles del idioma francés...» Así dice el autor, y en efecto, la parte de la obra que hemos visto comprende una bien ordenada serie de ejercicios, preguntas, respuestas, retazos de conversación que se parecen más á las conversaciones naturales que las que de ordinario se leen en los consabidos temas de las gramáticas usuales. En estos ejercicios se introduce el empleo de los modismos, que en realidad sólo pueden aprenderse repitiéndolos con la profusión que hace el autor.

DEFENSA DE LAS ISLAS CANARIAS, por *don Manuel Díaz y Rodríguez*, coronel de Infantería. — Madrid, 1899. Un folleto de 80 páginas. Publicación de la *Revista Técnica de Infantería y Caballería*.

Todo el que haya pensado alguna vez en las Islas Canarias habrá sentido escalofríos al considerar la situación de aquel hermoso archipiélago, que, como todo lo nuestro, hemos mantenido absolutamente olvidado. Para los pesimismos á que se entregan ciertas personas, lo único que hay que hacer es dejarlas, el día que haya alguien bastante procaz y fuerte para quitárnoslas; pero, el que sienta el amor verdadero á la patria, comprenderá que hay siempre medios para defender el suelo que bien se quiere. El autor del folleto á que nos referimos trata en él de la organización de un cuerpo de ejército insular para la defensa de las Canarias, y seguramente que pone el dedo en la llaga al pedir que se agrupen militarmente valiosos elementos, que, de no estar debidamente preparados, resultarían inútiles al estallar un conflicto.

Para la resolución del complejo problema de Canarias, el estudio del señor coronel Díaz y Rodríguez es una base útil; pero ignoramos si hay verdaderos deseos de plantear y llegar á la resolución de este problema. Si se deja en el aire, difícilmente se salvarán en el porvenir aquellas joyas atlánticas, cual se salvaron milagrosamente en otras épocas históricas, citadas muy oportunamente por el autor del referido trabajo.

M. R. B.