

SE RUEGA AL PÚBLICO

visite nuestras sucursales para examinar los bordados de todos los estilos: encajes, realce, matices, punto de vainica etc., ejecuta los por la máquina Doméstica bobina central.

la misma que se emplea universalmente para las familias, en las labores de ropa blanca, prendas de vestir y otras similares.

Máquinas para toda industria y en que se emplee la costura.

Máquinas SINGER para coser

Todos los modelos á pesetas 2,50 semanales.

Pídase el CATÁLOGO ILUSTRADO que se da gratis.

La Compañía Fabril Singer.

Concesionarios en España:

ADCOK Y C.^a

Sucursales en la provincia de Madrid

Madrid: Calle de ALCALA, núm. 40.

Calle de la MONTERA, núm. 18.

ALCALA DE HENARES: Calle de Libreros, 29.

LA ESPAÑA MILITAR

GRAN SASTRERÍA

DE

ANTONIO MATEOS

Sastre de S. M. el Rey D. Alfonso XIII

Del real cuerpo de guardias alabarderos y escuadrón de escolta real.

Especialidad en uniformes bordados para gentiles hombres, mayordomos de semana, diplomáticos, órdenes de caballería, maestranzas y toda clase de uniformes militares.

VERGARA, 3. (Frente al Teatro Real) MADRID

SASTRERÍA MILITAR

DE

VIUDA é HIJOS de V. J. PASCUAL

CASA FUNDADA EN 1814

TRAVESÍA DE TRUJILLOS, 2.-MADRID

Contratistas de vestuario para la Guardia civil y Carabineros, desde la creación de ambos Institutos.

Contratas para uniformes de corporaciones civiles y militares.

INTERESA

Al Ejército y Armada, á las Comunidades religiosas, Centros de Enseñanza, Beneficencia, Salud, Hospitales, Economatos, Casas Abastecedoras de Círculos y Casinos, Abacerías y al público en general, conocer y probar los ricos cafés tostados de la Compañía Española de Torrefacción.

Los precios son: 6, 7 y 8 pesetas kilo de café. Regalamos medio kilo de azúcar superior por kilo de café. Descuentos al por mayor.

Remesas á provincias en cajas de cierre automático.

CAXAMBU: Tostadero de café.

51, MONTERA, 51

Teléfono núm. 1.247.

GRAN LIQUIDACION DE MUEBLES

A mitad de su valor, se realizan grandes existencias de Comedores, Despachos, Salas, Alcobas, Salones y Gabinetes de todos los estilos.—Asimismo un inmenso surtido de muebles de fantasía y telas de tapicería.

GRANDES TALLERES DE EBANISTERIA Y TAPICERIA

DE

NICOLAS FUENTES

19, SAGASTA, 19

EJÉRCITO Y MARINA

ILUSTRACIÓN MILITAR Y NAVAL

OFICINAS: JOVELLANOS, 8, pral.

APARTADO DE CORREOS 48

PRECIOS DE SUCRIPCIÓN

MADRID Y PROVINCIAS

Tres meses..... 5 pesetas.

Semestre..... 10 »

Año..... 18 »

Extranjero: Año..... 30 francos.

SE PUBLICA DOS VECES AL MES

Anuncios á precios convencionales.

La correspondencia y giros deben dirigirse á

DON MANUEL DE A. TOLOSA

Apartado postal número 48.-MADRID

Servicios de la Compañía Transatlántica.

Línea de Filipinas.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 7 Enero, 4 Febrero, 4 Marzo, 1 y 29 Abril, 27 Mayo, 24 Junio, 22 Julio, 19 Agosto, 16 Septiembre, 14 Octubre, 11 Noviembre y 9 Diciembre; directamente para Génova, Port-Saïd, Suez, Colombo, Singapoore y Manila, sirviendo por transbordo los puertos de la costa oriental de África, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Cuba y Méjico.—Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norte y Sur del Pacífico.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.—Servicio mensual saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes, directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con transbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con transbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de Navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con transbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de

Macorís, con transbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Carúpano y Trinidad, con transbordo en Curacao.

Línea de Buenos Aires.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19 y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente por Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo.—Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses, para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de África y Golfo de Guinea.

Línea de Tanger.—Salidas de Cádiz: lunes, miércoles y viernes.—Salida de Tánger: martes, jueves y sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables y pasajeros á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio.—Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo.—Rebajas por pasajes de ida y vuelta.—La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

Aviso importante.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales que recibirá y encomendará á los destinos que los mismos designen las muestras y notas de precio que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares.

EJÉRCITO Y MARINA



Excmo. Sr. D. Fernando Primo de Rivera.

Marqués de Estella.

Capitán General del Ejército.

AÑO I.—NÚM. 4

Oficinas: Jovellanos, 8, pral.—MADRID

10 de Marzo de 1905.

Excmo. Sr. D. Fernando Primo de Rivera.

MARQUÉS DE ESTELLA

Su personalidad militar es de tal relieve, que no ha menester de presentación, ni hemos de pretender nosotros erigirnos en biógrafos de quien, por su historia esmaltada de brillantes hechos, conocido es de propios y de extraños.

El Excmo. Sr. D. Fernando Primo de Rivera Sobremonte Ortiz de Pinedo y Larrazábal, pertenece á noble y distinguida familia. Siguió, por vocación, la carrera de las armas, descollando desde un principio por sus altas dotes de abnegación y patriotismo y supo, desde luego, en las primeras acciones de guerra en que tomó parte, hacerse notar por su arrojo y su valor.

Grandemente entusiasta de las glorias de nuestro Ejército, ha procurado constantemente aumentarlas ofreciendo hermoso ejemplo.

Por sus méritos y buenos servicios ha ganado ascensos, honores y condecoraciones.

Si hubiéramos de seguirle paso á paso en toda su carrera hasta que le vemos de Capitán general, no bastaría ni con mucho el espacio de todo un número de nuestra Revista para narrar todos aquellos hechos en que contribuyó á enaltecer los prestigios de nuestro Ejército.

Posee el título desde 1877, fecha de su creación, y ostenta, entre otras condecoraciones, la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Fernando, la Gran Cruz del Mérito Militar por méritos de guerra y otra de igual naturaleza por servicios especiales, así como el gran Collar de Carlos III.

El Excmo. Sr. Marqués de Estella es queridísimo por todas las clases de nuestro Ejército, tanto por su brillante historia como por sus reconocidos talentos militares, é igualmente lo es en general por sus dotes de ilustración y cultura.

La marina de vapor y buques=tipos modernos.

POR todo extremo es interesante y curiosa la historia de los progresos y adelantos seguidos en los buques cuyo motor es el vapor, y actualmente en que los desplazamientos y las velocidades de los barcos llega á alcanzar unas cifras verdaderamente notables, no ya en sí mismas, sino por la proporción que se guarda entre unas y otras, resulta todavía más digno de estudiarse y conocerse este trascendental extremo que tanto afecta á la marina en general y muy especialmente á la marina de guerra de todos los países.

Tomando por punto de partida el año 1859, y mejor aún el siguiente, en que ya se consolidan importantes inventos aplicados á la maquinaria de vapor de los buques de gran tonelaje, observamos que desde dicha fecha á la de diez ú once años después, se efectúa un grandísimo progreso, no obstante el cual, las velocidades no pasan nunca de 14 á 16 millas.

En 1870, las empresas de navegación ensayaron por primera vez las hélices; pero contra todo lo que se esperaba, los barcos que entonces las aplicaron, obtuvieron mucha menor velocidad que los últimos modelos de aquellos que usaban en sus costados las ruedas con remos ó paletas.

Este hecho que, en un principio llamó la atención de los ingenieros navales, se explicó muy pronto fácilmente por el menor tonelaje que se dió á los primeros buques de hélice, lo cual constituía una equivocación tan clara como la que contradice el conocido principio de que á mayor masa corresponde mayor velocidad.

A contar desde 1871, la velocidad y el número de toneladas aumentan continuamente hasta que se llega á la aplicación de las hélices dobles, ó dos hélices, con el objeto de dar mayor velocidad á los paquebotes.

En 1901, vemos ya buques de 20 á 24.000 toneladas de porte y con un andar de 22 millas por hora, llegando algunos de ellos á alcanzar hasta la de 23, como lo consiguió la Compañía alemana *Norddeutschen Lloyd* con sus dos barcos *Kaiser Wilhelm II Kaiser* y *Wilhelm der Grosse*.

Ambos paquebotes, que todavía, sin embargo de los grandes adelantos hechos en este punto de la construcción naval, son de los que gozan de mayor velocidad y desplazamiento, dieron lugar á que Italia, y sobre todo Inglaterra, se considerasen á la zaga de estos descubrimientos y procurasen poner algunos de los buques que llevan sus banderas al nivel de los alemanes.

Ultimamente, el Gobierno inglés ha hecho á la Compañía Cunard un empréstito de 75 millones al tipo de 2,75 por 100; el cual, sin embargo de su cuantía, no exime al Estado de seguir prestando la subvención de unos 3 millones que anualmente da á esta Compañía.

La obligación que implica este favor, es la de que la empresa naviera construya dos buques cuyo andar mínimo sea el de 25 millas; esto es, dos millas más que los nombrados *Emperador Guillermo II* y *Emperador Guillermo el Grande*, y con la expresa condición de que en ellos se pueda fácilmente montar artillería de bastante calibre en el caso de que el Almirantazgo necesite armarlos para destinarlos como cruceros auxiliares de la escuadra.

La Compañía Cunard ha procedido con gran diligencia á cumplir sus compromisos con el Estado, apresurándose á colocar las quillas de los dos buques proyectados, y que se espera responderán en un todo á las condiciones deseadas marcadas en la estipulación.

Según los proyectos, el desplazamiento será de 38.000 toneladas, y en cuanto á los otros datos, sus principales dimensiones son: eslora, 231,80; manga, 26,2; calado, 12,16, y altura de la cubierta superior sobre la línea de flotación, 21 metros.

Como se desprende de estas cifras, se trata de una embarcación gigantesca, máxime si se la compara con los buques de mediados del siglo pasado, donde embarcaciones como el transatlántico de las Mensajerías francesas *Oreoque*, parecía, en el año 1840, un alarde extraordinario de arquitectura naval, cuando apenas si medía los 70 metros de eslora.

Estos barcos ingleses llevan cada uno de ellos 16 calderas que consumirán 700 toneladas al día de carbón, generadoras del vapor necesario á poner en movimiento cuatro máquinas de turbinas, las que, á su vez, harán funcionar cuatro hélices con sus ejes correspondientes. Estas darán 171 revoluciones por minuto, utilizándose en el servicio ordinario no más que 71.600 caballos, y pudiéndose economizar, por tanto, el resto hasta la máxima potencial, que alcanza hasta la importante cifra de 80.000 caballos de vapor.

En cuanto á la dotación que se asigna á cada uno de estos barcos, es la de 520 hombres de tripulación, habiendo

suficiente cabida para instalar á 2.440 pasajeros ó soldados en el caso en que el buque se utilice como auxiliar de la Armada.

La carga, en cambio, que pueden transportar estas embarcaciones, resulta relativamente muy pequeña, y esto parece indicar la finalidad utilísima que el Gobierno inglés persigue de poder aplicarlos, en un día dado, con grandes ventajas al transporte de tropas ó al de otros análogos usos militares.

La mercancía que se supone han de transportar, será, en efecto, muy poca; siendo, sin embargo, de muy grande capacidad las carboneras, que podrán almacenar hasta 6.000 toneladas de carbón.

Tan inmensos barcos presentan, no obstante, un serio inconveniente, y es el de que no podrán entrar más que en contado número de puertos, no pudiendo arribar á muchos de las costas de Francia por el gran calado que tienen, como así también la mayor facilidad que esta misma circunstancia les da para encallar y aun para varar con mayor peligro.

El *Britania*, que así se llamará el primero de estos enormes barcos, será, pues, el buque mayor del mundo que surque los mares, y el orgullo de la poderosa Albión habrá eclipsado también en este punto de las grandes dimensiones, la supremacía que en él tenía la marina alemana.

Estos grandes buques presentan, sobre todo para los casos de una guerra, grandes inconvenientes, y de aquí, sin duda, que, abandonando, en parte, estos alardes de poderío marítimo, los ingenieros y constructores navales hayan optado por otros sistemas.

Uno de los que actualmente cuentan con mayor número de partidarios entre los inteligentes y los técnicos de Europa, parece ser el debido al arquitecto naval italiano Sig. Cuniberti, el tipo de cuyos barcos se asegura reúne todas las condiciones apetecidas para los modernos buques de guerra.

El mencionado ingeniero, uno de los más eminentes que hoy existen, ideó los barcos cuyo tipo lleva su nombre, en 1899, dando forma á los pensamientos que le sugirió el almirante Morin, á la sazón ministro de Marina de Italia.

El objeto que se deseaba conseguir estaba más lleno de dificultades de lo que primeramente pudiera pensarse. Tratabase de construir un barco que, teniendo el tipo de acorazado, representase algo así como la reunión en sí mismo del gran desplazamiento de aquéllos; esto es, unas 16.000 toneladas y las condiciones de los cruceros acorazados, pudiendo prestar en cualquier caso, según conviniera, el servicio y las funciones de unos ú otros barcos.

Reunir el gran acorazado y el crucero acorazado en un mismo buque era la aspiración á que se encaminaban estos esfuerzos, y si realmente ha logrado realizarlos en la práctica el genio de Cuniberti, bien se puede afirmar que ha resuelto uno de los más importantes problemas de la Marina de guerra.

El *Regina Elena*, cuya construcción comenzó el 28 de Marzo de 1901, y que ha estado paralizada hasta el año pasado, será el modelo perfeccionado de los buques de este nuevo tipo.

Respecto á su construcción debe advertirse que en él los trabajos adelantaron rápidamente desde que se le lanzó al agua el 19 de Junio último, en el arsenal de Spezia, asistiendo á la botadura el Rey de Italia; adelanto mayor que el que se acostumbra por su peso, pues ya en aquella fecha ascendía á 5.200 toneladas, cerca de la mitad de lo que ha de ser su total desplazamiento.

El coste total de este barco será el de 28 millones de francos, de los cuales se han gastado ya unos 7 millones.

El casco es de acero, de la Sociedad Altos Hornos de Terni y de la Liguriense Metalúrgica de Savone; la roda, codaste, soportes de ejes y marco del timón, también de acero, y la coraza protectora de acero endurecido Terni.

Mide su eslora, 164,60 metros; la manga, 22,40, y su calado á popa, 8,30, y el medio, 7,87. El desplazamiento total asciende á 12.600 toneladas.

La forma de este interesante barco es algo extraña, presentándose muy raso en la popa y elevándose algo más las amuras en la proa.

La mayor dificultad estribaba en fijar bien la flotación, y por esto las líneas de agua han sido escrupulosa y detenidamente estudiadas por Cuniberti, quien se dice que en esto ha logrado un inmenso triunfo.

Los principales detalles del armamento, consisten en dos torres, con cañones Armstrong de 305 milímetros y 40 calibres, de 51 toneladas de peso, para carga de 204 kilogramos y proyectil de 385, que podrá atravesar á 2.500 metros, una plancha de acero Krupp de 33 centímetros de espesor, y con una rapidez teórica de dos disparos por minuto.

Lleva, además, seis torres de 152 milímetros y 12 cañones, seis por banda, de 203 y 45 calibres, pesando cada una de estas piezas 19,5 toneladas, para carga de 55 kilogramos y potencia perforadora, á 2.500 metros, de planchas blindadas de 177 milímetros.

En batería de 80 milímetros, van ocho cañones, y otros cuatro, dos en caza y dos en retirada; 12 más de 47 milímetros y cuatro ametralladoras.

Además lleva los tubos de lanzatorpedos.

La protección de este coloso de los mares, consiste en una faja de 250 milímetros en el centro y de menor espesor en los extremos, por cima de la cual se levanta un reducto protegido con igual blindaje y sobre el cual va otra batería.

Las torres, que con la de mando son tres, son también blindadas, pero con planchas de 250 milímetros.

El motor lo constituyen dos máquinas de doble expansión, con 28 calderas Belleville, desarrollando 20.000 caballos de fuerza, lo que da al barco 22 millas de andar.

El repuesto de carbón es, normalmente, de 1.000 toneladas, suficientes para recorrer el buque 5.000 millas á toda velocidad económica, pero unas y otra pueden duplicarse sin el menor riesgo.

Diremos, para resumir, que este hermoso barco que anda por vapor 22 millas, puede disparar 4.366 kilogramos de proyectiles por proa y popa, y por las bandas 4.840, *por minuto*.

Si con tan extenso radio de acción como el que se asigna á este buque, el insigne Cuniberti ha logrado poderle hacer susceptible de tan colosal armamento y de protección tan poderosa como la que tiene, es seguro que ha dado realización maravillosa á los deseos del almirante Morin y hecho progresar en gran manera la moderna marina de guerra.

Tales son, á grandes rasgos esbozados, los admirables progresos de estas inmensas moles que misteriosamente mueve contra el empuje de las olas, el vapor del agua en ebullición.



Marina de guerra moderna.

EN el continuo progresar de la ciencia, y muy especialmente de la dinámica, que en estos últimos años ha dado un inmenso y gigantesco avance, al igual de la mecánica, han podido obtenerse maravillosas aplicaciones de sus descubrimientos y adelantos para mejorar hasta un extremo verdaderamente asombroso las maquinarias de los buques destinadas á servirles de motor.

La máquina y accesorios, que hace un tiempo relativamente corto parecían constituir la última palabra en los medios ideados por los ingenieros y mecánicos para hacer andar á las embarcaciones, resultan hoy ya anticuadas, y su éxito muy reducido y menor si se le compara con otros sistemas más nuevos.

Lo que ha ocurrido con los de artillados y fortificaciones, merced á los positivos y grandiosos adelantos de la balística, ha sucedido también con los blindajes y con casi todos los elementos de guerra. Los buques destinados á realizar la misma en un momento dado, no podían eximirse de esta ley del progreso, y así hemos podido ir observando paso á paso su continua transformación hasta llegar á los tipos modernos de barcos de combate.

La maquinaria propiamente dicha, esto es, la motora de la embarcación es acaso la parte más principal de todas cuantas constituyen un buque, y, por consiguiente, deben seguirse con gran cuidado aquellas transformaciones que en ella se vayan operando y recoger con suma atención los datos que la experiencia nos vaya ofreciendo.

Parte á su vez interesantísima de aquélla son las calderas, y sabido es lo ventajoso y útil que es el tener la suerte de dotar á un buque de buenas calderas, que alejen el peligro de roturas y explosiones y ahorren grandes sumas de dinero en reparaciones demasiado frecuentes.

Por estas razones merece recogerse la opinión que las Revistas extranjeras de Marina reflejan acerca de las nuevas calderas Niclausse, cuyos resultados, según se asegura, no han podido ser más satisfactorios en las operaciones llevadas á cabo por mar con motivo de la guerra ruso-japonesa.

Estas calderas son las que lleva el crucero de la flota militar de los japoneses *Niitaka*, y tanto en lo que se refiere á su modo de funcionar como á su resistencia, han demostrado, al decir de aquellos marinos, sus buenas condiciones.

El personal de dicho crucero, encargado de las máquinas y ya muy práctico en el manejo de estas calderas, ha advertido que su conservación y limpieza son mucho más fáciles de lo que se había creído y bastante más sencillo que en otras, siendo también mucho más reducido que en otros sistemas el consumo.

En el largo transcurso de doscientos cincuenta días, durante los cuales el *Niitaka* prestó un servicio tan penoso, como era el de la vigilancia de Port-Arthur, el estrecho de Tsushima y otros puntos y pasos análogos, no hubo de romperse ni un solo tubo, ni necesidad de reparar, ni substituir ninguno.

Estas mismas manifestaciones han sido consignadas en un informe oficial del jefe mecánico del *Niitaka*, quien deja en muy buen lugar el concepto que le han merecido estas nuevas calderas.

El crucero *Tsushima*, la que también se le ha pedido su

informe, es igualmente laudatorio para estos generadores.

Convendría, pues, que, como se ha hecho en Francia é Inglaterra, se creasen técnicos especiales encargados de informarse de este y otros adelantos modernos que tanto pueden importar á las actuales escuadras.



Excmo. Sr. D. Víctor María Concas y Palau.

General de la Armada.

Su nombre es de los primeros que se pronuncian siempre que se trata de españoles competentes en asuntos de Marina. De serlo tiene dadas muchas pruebas el ilustre general Concas y Palau.

En más de una ocasión fué objeto de elogios en la prensa extranjera, y en la española se le ha citado y biografiado muchas veces, reconociendo en él una de las figuras más prestigiosas de nuestra Armada.

Trátase de un hombre en quien la modestia es ingénita y abnegado el patriotismo, de un marino cuya mayor gloria en la vida la constituiría seguramente el engrandecimiento de nuestras fuerzas navales, que es el sueño constante de cuantos de esa carrera han hecho un sacerdocio y á la misma consagran alientos y energías.

D. Víctor M. Concas tiene prestados muchos y buenos servicios; ha navegado mucho y puede afirmarse que conoce el mundo de polo á polo.

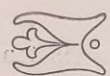
En su carrera brillante y provechosa, se ha hecho admirar por su carácter enérgico y su entereza de ánimo.

Posee conocimientos vastísimos sobre cuanto á la Marina afecta, de lo cual ha dado pruebas elocuentes en notables escritos, y justamente está conceptuado como una de las primeras capacidades en el orden á que aludimos.

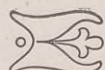
Gozaba este distinguido é ilustre marino de la más alta estimación, no sólo en el cuerpo, sino que también entre todas las clases sociales, tanto por su historia como por los prestigios de que su nombre se halla rodeado.

Al frente de la Comandancia general del Arsenal de Cartagena se distingue mucho.

Recientemente ha regresado de Bélgica, donde asistió al Congreso Naval.



EL ARSENAL DE CARTAGENA



Lado E. de la dársena, desde el lado de Poniente.

BREVES APUNTES

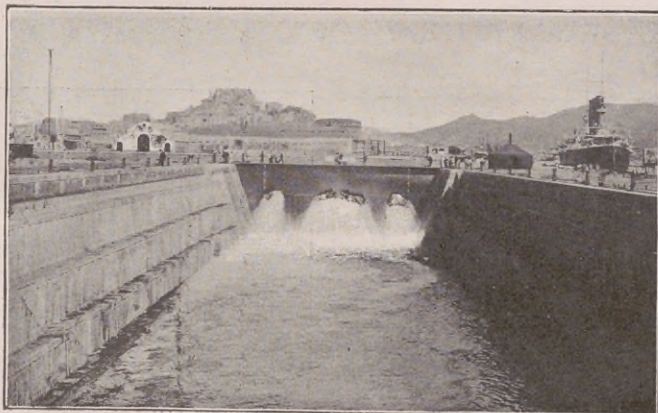
RECONOCIDA de antiguo la importancia que por su situación geográfica y configuración topográfica, tiene en el Mediterráneo el puerto de Cartagena, ha sido en todo tiempo utilizado ventajosamente como puerto militar y centro de operaciones navales.

Fué en el reinado de Felipe V, cuando se pensó seriamente en la construcción de un gran Arsenal de Marina en el indicado puerto, y, á este fin, dió dicho Monarca las órdenes oportunas en 1726, procediéndose á importantes obras, que dieron por resultado, treinta años más tarde y reinando ya Fernando VI, su hijo y sucesor, tras concienzudos estudios y largas experiencias por parte de los notables ingenieros Ferringan y Jorge Juan, la consecución de un Arsenal de colosales dimensiones para los navíos de línea; magníficos edificios por sus contornos, obradores, talleres, almacenes, tinglados, fosas para maderas, diques para carenas, gradas de construcción, etc., etc.

Una actividad verdaderamente admirable desarrollóse en la realización de tan importantísimas obras, á cuya de-

tallada descripción renunciamos en gracia á la más amplia información gráfica.

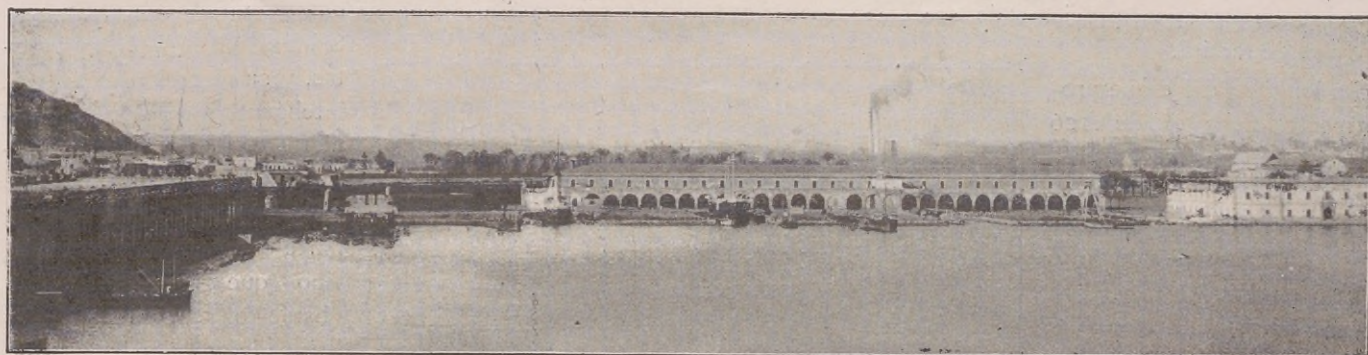
Fué el primer buque construído en los Astilleros de Cartagena el navío *Septentrión*, de 70 cañones, que fué botado al agua el 26 de Diciembre de 1751. Desplazaba 1.430 toneladas y costó 2.976.745 reales vellón (sin aparejos ni pertrechos).



Dique seco de Carenas.

Obra tan meritoria y patriótica, supo continuarla dignamente el sucesor en el trono de Fernando VI que tan alto colocó el pabellón nacional de su Marina de guerra como escudo de la mercante, y siendo éste uno de los asuntos á que prestó grande atención Carlos III, realizáronse bajo su reinado importantes mejoras en dichas obras, levantándose á gran altura nuestra Marina de guerra.

Desgraciadamente decayó ésta en gran manera después del combate de Trafalgar (1805) y con ella los Arsenales, hasta un punto inconcebible; y tras largas reformas y evoluciones, lleváronse á cabo en el que nos ocupa otras obras de cuyas más principales que constituyen hoy una buena base para toda clase de carenas y construcción de buques menores, ofrecemos dos grupos en los adjuntos grabados,



Lado N. de la dársena (Astillero viejo, dique, escuela de maestranza y talleres).

Su descripción nos exigiría mucho más espacio del que disponemos.

Los buques de hierro ó acero contruídos y armados en este Arsenal de de 1879 hasta la fecha, son: los cañoneros *Pilar, Lezo y Temerario*, y los cruceros *Reina Mercedes, Don Juan de Austria, Conde de Venadito, Lepanto y Cataluña*.

Otros dos grabados refiérense al Dique seco de Cartagena, última obra importantísima llevada á cabo en aquel Arsenal y cuya descripción puede dividirse en dos partes: el antedique ó esclusa y el dique.

Contiene el primero las ranuras para el barco-puerta, una de las cuales se encuentra á 6 metros del cantil de los muros de la dársena y la otra **Dique seco de Carenas, visto desde proa al empezar la inundación.** se halla á 8,55 metros de la anterior, siendo la longitud total del antedique de 24 metros. Los muros laterales que enlazan con los de la dársena

de hierro y cemento para servir de lastre y conseguir la estabilidad necesaria.

ciónamiento de éstas existen dos máquinas de fuerza de 60 caballos.

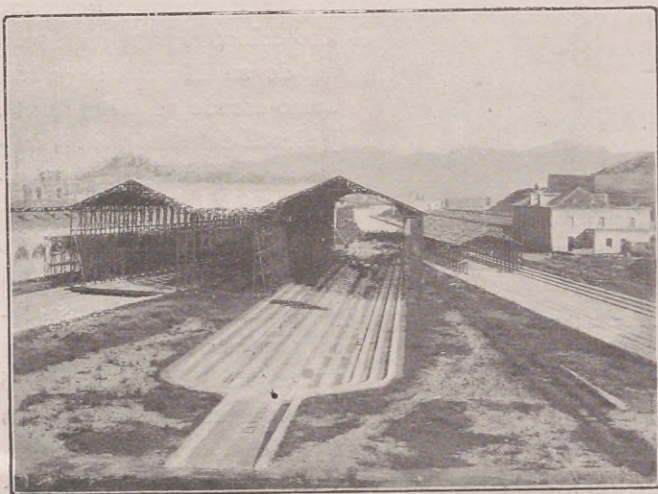
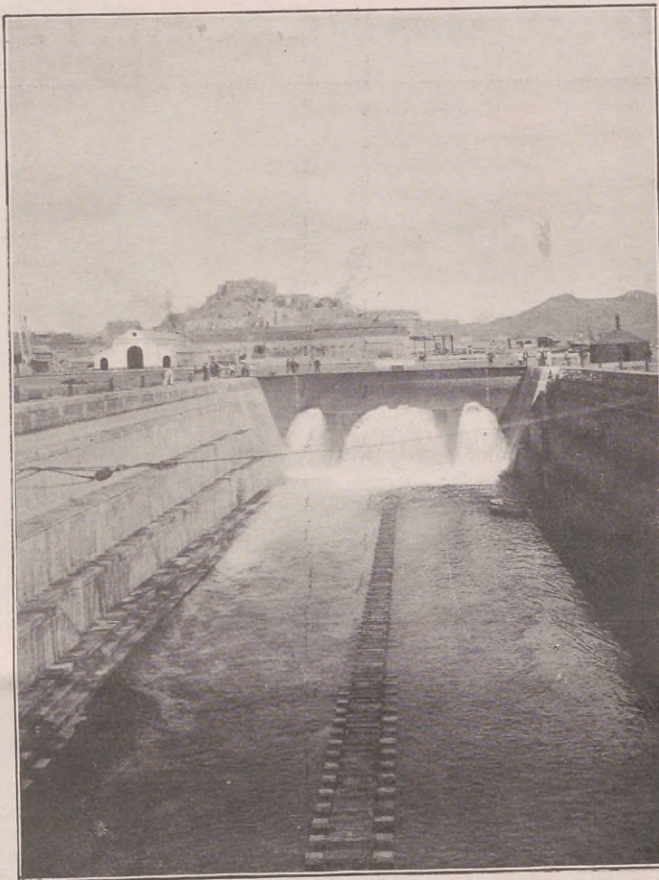
La operación de sacar el agua empleando todos los medios, es breve: dura cinco horas.

Ciérrase el dique por medio de un barco puerta que encastra en la ranura que se desee, verificando su cometido con gran perfección. Este barco puerta es automático y muy ingenioso.

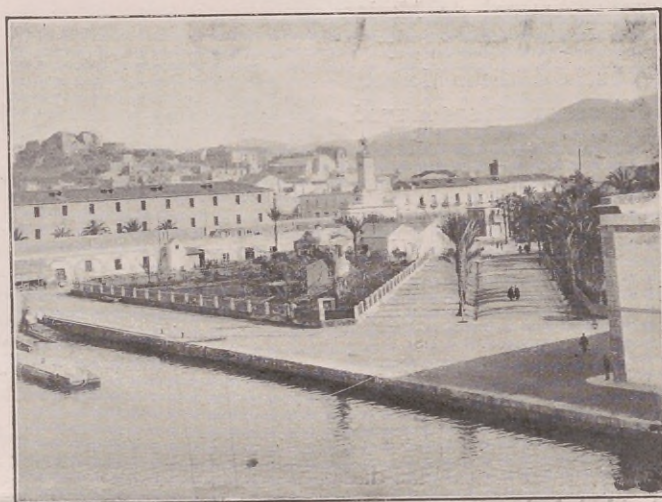
Hállase interiormente dividido en tres secciones ó compartimentos estancos verticales, y los de los extremos lo están á su vez en dos, por medio de un mamparo horizontal, formando así cuatro tanques llamados pozos altos y bajos.

En todos ellos hay válvulas para admitir ó vaciar el agua en ambos costados.

La sección intermedia tiene en su base una gruesa capa



Varadero de Santa Rosalía.

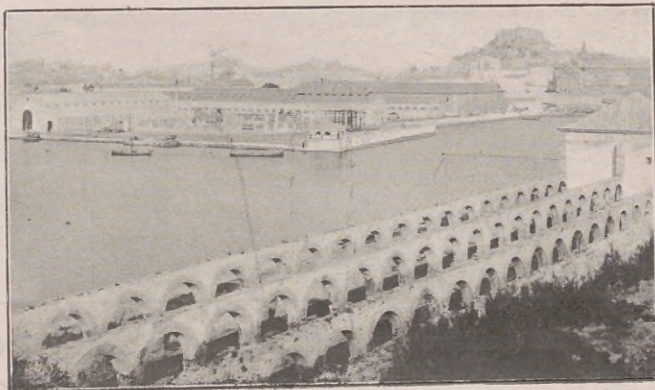


Entrada al arsenal, vista del paseo que conduce á las oficinas.

na, son de un solo paramento y en su interior se hallan establecidas dos cámaras de inundación ó galerías para llevar el dique de agua, provistas de sus correspondientes valvulas de ranura.

La longitud del dique propiamente dicho es de 126 metros. En la parte de proa va estrechándose progresivamente por arcos apuntados hasta quedar reducido á 6 metros en que finaliza. Para dejarlo en seco hay dos galerías en su parte inferior que conducen el agua á los pozos de las bombas, y para el fun-

Por estos que dejamos apuntados, como por cuantos detalles merecen la atención de técnicos é inteligentes, el dique seco de Cartagena es una admirable obra. Su coste ha sido de 4.446.847 pesetas, y su dirección se debe al inteligente inspector de ingenieros de la Armada D. Tomás Tallerie, quien no sólo dirigió las obras en su mayor parte con gran competencia, sino que resolvió cuantos obstáculos se le ofrecieron, no habiendo gozado la satisfacción de verlas terminadas.



CABALLERÍA MODERNA

Las futuras prácticas de paso de ríos, ¿serán cosa aislada ó constituirán el principio de la serie de hechos útiles para la enseñanza del Arma, base de sus aplicaciones en la guerra? Allá veremos.

Lo conveniente es que salgan los escuadrones á que se oreen, y para ello es preciso su alejamiento variable para cada guarnición, según la querencia de cada una al campo clásico, á la explanada al cuartel anexa, al patio del mismo, picaderos, etc., etc.

Si no se ha de concluir pronto la aplicación práctica de la teoría expuesta en los respectivos reglamentos; si la sección, el escuadrón y el regimiento no se han de atorar en capítulo ó artículo determinados sin que en los períodos de instrucción se llegue á pasar al otro lado de barreras, al parecer, infranqueables, se impone la salida de aquellas unidades, pero aisladas; no atados, con lazos tan fuertes como invisibles, los subalternos al capitán y éstos al coronel.

Lo mismo que recientemente se ha pedido una y otra vez para Infantería (y parece que se rompió por fin la sacrosanta, inveterada y avasalladora rutina), solicitamos para el Arma, á la que deseamos ver fraccionada, al mando los pequeños núcleos de sus jefes naturales; pero sometidos á ellos en todo, no con la ficticia dependencia que tiene un escuadrón con respecto al capitán, si va aquél encajonado en la columna regimental, embutido en ella, sin libertad de movimiento, recorriendo una legua tras la anterior, guardando por metros la distancia, como si de tal empeño, que llega á ser el único atendible, dependiera la salvación de la patria.

Es el nuestro un reglamento tan vario, tan general, tan completo en sus diferentes servicios y prácticas, que por mucho que los escuadrones salgan al campo y cambien de ejercicios, hay materia para muchos meses y le es difícil á un capitán, celoso de la instrucción de su gente, llenar cumplidamente todos los cometidos de su unidad en paz y en guerra; dar una vuelta completa á la totalidad de combates, servicios, evoluciones, etc., del escuadrón, y lo mismo decimos de la sección y del regimiento.

Se van á hacer ensayos de pasos de ríos; pueden seguirles diversidad de prácticas, sin miedo á monótonas repeticiones, que fatigan sin enseñar nada nuevo.

Uno de los ejercicios más indispensables es el exacto recorrido de distancias dadas en tiempos dados; la regularidad de los aires es asunto esencialísimo para todo jefe de jinetes, y, sin embargo, no sabemos que en todas partes se entretengan los escuadrones en semejantes faenas.

El desarrollo de las facultades del caballo, haciéndolas llegar al máximo de rendimiento sin más desgaste que el normal, reconquistado al día por la alimentación y el descanso habituales, es asimismo interesante cuestión que no se ve atendida preferentemente en los *paseos de caballos*, que paseos son y no marchas, tratando al ganado con los cuidados de sibaritas glotonas, á quienes se lleva á pasear con el exclusivo objeto de que digieran la comida y se preparen para una nueva digestión.

¿Y qué diremos de la misión que debieran tener asignadas las guarniciones todas de conocer en un radio, variable según las armas, la comarca de que aquéllas son centro; pero tan al detalle, que cada oficial fuese un guía seguro, aun para los más intrincados parajes; existiendo en

los Cuerpos planos é itinerarios completísimos, revisados constantemente para llevar á ellos ó suprimirles el accidente creado ó desaparecido, y que fuesen siempre fiel reflejo de la región guarnecida?

Los regimientos de Caballería, en las dos estaciones de buen tiempo, deberían lanzar sus secciones aisladas al contacto de otras salidas de guarniciones próximas, extendiendo sobre la nación una red de patrullas de reconocimiento topográfico y estadístico, que permitiesen conocer palmo á palmo el territorio patrio.

¿No es anómalo que se exija para ser oficial toda la retahíla de puentes sobre el Póo, ó sobre el Rhin, ó sobre el Tizza, mientras se ignora el número exacto de caminos que ponen en comunicación dos provincias españolas?

La labor de los oficiales en reconocimiento sería fructífera; en ella los sargentos, convenientemente adiestrados, auxiliarían á los oficiales; las secciones de obreros tendrían la satisfacción de mostrar su utilidad, lo mismo funcionando en conjunto que disgregando sus individuos; se sacaría partido de soldados y cabos instruídos, que nunca faltan, para las labores de gabinete, y cada oficial, al incorporarse á la Plana Mayor, traería, aparte de los trabajos hechos, rachas del amor de los pueblos, de simpatía sentida por las comarcas atravesadas, las que verían palmaria mente la utilidad del elemento armado, al que aprenderían á querer y á considerar.

Cuando la red estuviese completa, se podrían ordenar marchas de encuentro de núcleos ya crecidos, como regimiento, verificándose las aproximaciones compendiando cuanto el servicio avanzado previene y sin combates llenos de ridiculeces y errores; sin los obligados banquetes, se verificaría la unión de los regimientos enviados al contacto, como luego lo practicarían las brigadas y divisiones, fortaleciendo el compañerismo y los músculos de hombres y caballos; es decir, logrando un doble fin: el de la unión, tan necesaria para la natural defensa, y el de hacer jefes, oficiales y soldados, para los que las fatigas de la guerra fuesen cosa sobrado conocida; mientras que se obtenía un ganado fuerte, vigoroso, *sin querencias*, veloz, resistente, condiciones que bien pronto se encuentran en nuestros caballos á poco que se les trabaje, si el método y la abundante alimentación ayudan.

De la sólida instrucción de nuestros oficiales, de la de los jefes y de sus condiciones de mando, no es posible dudar. Al soldado lo colocamos, por propio convencimiento y por experiencia propia, á gran altura en cuanto sea obtener de él virtudes militares de todas clases.

Venimos, como consecuencia, á deducir, que sólo falta que se dé la orden para que las energías latentes en nuestros regimientos tengan adecuada salida, proporcionando un beneficio enorme á la patria, que podía confiar en las admirables condiciones de la Caballería, adquiridas con el sistema bosquejado por nosotros y que á tratadistas acreditados corresponde desarrollar.

Moharra.

¿HACIA LA PAZ?

Ni de las noticias, conferencias y telegramas que nos transmite la prensa extranjera, ni de las que las agencias periodísticas reciben directamente, puede formarse juicio exacto de la situación interior de Rusia, ni, menos aún, derivarse nada en concreto respecto á negociaciones de paz entre aquélla y el Japón. Los corresponsales oficioso

son tantos é incurren á diario en tantas contradicciones; las cartas, notas y conferencias que de allí se reciben, difieren tanto en su espíritu, que resulta gravemente expuesto á caer en error quien en virtud de ellas afirme, juzgue ó vaticine.

La rigurosa censura rusa, de que tanto se ha hablado, resulta un mito, puesto que las noticias de todos matices circulan con admirable facilidad, y las rectificaciones en la prensa se suceden que es una bendición.

No obstante, en algo es necesario creer, y aun cuando á los rumores de negociaciones de paz se oponen muchas negativas, inclinámonos de ese lado, no ya fundados en la seriedad que se trasluce del fondo de las noticias de todas procedencias respecto al particular, sino en detalles que no dejan lugar á duda, y es uno de ellos la victoria inminente que Kuropatkine continúa prometiendo, en lo cual se ve el deseo de una situación más lisonjera para tratar aquélla.

Por otra parte, asegúrase que M. Takaluza, ministro del Japón, ha dado conocimiento al presidente Roosevelt, de las siguientes condiciones que el Gobierno nipón propone:

La evacuación completa y definitiva de la Manchuria, quedando bajo una garantía internacional que aquel territorio seguira siendo parte integrante de la China. Administración internacional del ferrocarril de Karóin á Puerto Arturo y Niao Chouang. Supremacía de la influencia japonesa en Corea y posesión del Japón sobre Puerto Arturo, que será abierta al comercio de todas las naciones.

A excepción de lo referente á la Manchuria, esas condiciones que se pretende propuestas por el Japón no se diferencian gran cosa de las que á Rusia se atribuyen; y esto mismo hace creer en la facilidad de un arreglo entre ambas partes.

EL ALFEREZ CANALDA

EXCELENTE fué el noble acuerdo que tomaron en 1902 los señores jefes y oficiales del Batallón Cazadores de Barcelona núm. 3, por iniciativa del teniente coronel del



mismo D. Trinidad Soriano, con ocasión del banquete en honor de la patrona para dedicar un recuerdo de consideración á la buena memoria del que fué alférez de tan brillante Batallón D. Juan Canalda de Gomis, muerto heroica-

mente en la acción del Toix, llamada de Castellfullit, el día 14 de Marzo de 1874, en la que dicho oficial mandaba la fuerza que protegió la batería de Temprado, prefiriendo morir acribillado á bayonetazos antes de abandonar lo que á su custodia se entregó.

Mientras que con toda justicia el nombre de D. Fernando Temprado figura entre los mártires del deber, el alférez Canalda, muerto á corta distancia del heroico artillero, habia sido olvidado, aunque no ciertamente en el historial del Cuerpo, ni en la memoria de sus antiguos compañeros, y menos por los testigos de su bizarra abnegación.

Buena prueba de ello fué el acto reparador que tuvo lugar en Marzo de 1903, colocando el retrato de Canalda en el cuarto de Banderas de su Batallón, la apología del joven oficial hecha por el que fué su camarada y con él combatió el aciago día de Castellfullit, el que, mandando el 3.º de Cazadores quiso honrar á perpetuidad al valiente compañero señalándolo como ejemplo de bravos y como modelo de pundonor militar.

Otro prestigioso jefe de la valerosa, D. Ricardo Espí, se asoció entusiasta al homenaje rendido á Canalda, haciéndolo en nombre de los compañeros de promoción.

Por los hermosos conceptos en que Espí recuerda *al cadete*; por lo que alegran estas ráfagas de compañerismo que á través de los años rejuvenecen los espíritus llevándolos á épocas inolvidables, á los comienzos de la carrera, á los días de ensueños, copiamos algunos párrafos del sentido escrito que, honrando mucho á quien lo inspira, prueba asimismo la hidalguía del que acude espontáneamente á glorificar la memoria del compañero que murió de cara al enemigo, sin abandonar su puesto, con arreglo al más terminante y conciso de los artículos de nuestras ordenanzas.

Decía Espí el 31 de Marzo de 1903:

«La disposición del señor teniente coronel Soriano de colocar en dicho local el «retrato del desgraciado Canalda», sólo plácemes merece, tanto más cuanto que ya existe el cuadro que todos conocemos de Temprado defendiendo las piezas, y hasta ahora ni los pintores de historia, ni nadie se ha acordado de colocar á Canalda en el puesto que se mereció. Hoy el olvido está reparado y por ello hemos de dar un millón de gracias á tan pundonorosa oficialidad en nombre de los 207 compañeros de promoción del cadete Juan Canalda».

Era de la promoción de junio de 1871, la cual nos cabe la satisfacción de poder decir que no olvidó á Canalda, desde que se inició el movimiento de unión que hay en la misma.

El teniente coronel D. Vicente Sarthou lo especificó muy marcadamente en su escalafón de la expresada, hecho en 1895.

Desde entonces figuró en el que hicimos nosotros en 1900, y su retrato consta en sitio preferente en el *Album de la promoción*, formado en 1901.

Vean el teniente coronel Soriano y sus dignísimos oficiales cómo sus compañeros no olvidaron á tan malogrado y heroico subalterno.

Por eso es mayor nuestro agradecimiento hacia la oficialidad de un Batallón que se honra á sí propio y al Ejército, honrando á sus muertos en el campo de batalla.

Reconocimiento eterno al Batallón Cazadores de Barcelona núm. 3 en nombre de la promoción de cadetes de infantería de 1871.»

*
* *

La colocación del retrato del héroe en el cuarto de Banderas, objeto del acuerdo adoptado por los señores jefes

del mencionado Batallón, tuvo lugar en la mañana del 26 de Marzo, revistiendo el acto la mayor solemnidad.

Lo inauguró el señor teniente coronel primer jefe del mismo D. Trinidad Soriano, enalteciendo la buena memoria del alférez D. Juan Canalda de Gomis, haciendo un cumplido elogio de las buenas cualidades que concurrían en el mismo.

En nombre de la familia Canalda, el hermano del heroico oficial, D. Ricardo, hizo uso de la palabra, y lleno de la más profunda emoción y gratitud, dió las más expresivas gracias en sentidos conceptos á los señores teniente coronel, jefes y oficiales del Cuerpo por el honor excepcional que se rendía á la memoria de su finado hermano; dedicando de paso oportunas frases para encomiar de un modo justo la historia del Batallón, al que aquél con tanto entusiasmo había pertenecido.

A tan importante acto asistieron todos los señores jefes y oficiales del mencionado Cuerpo, la citada familia, el coronel de ingenieros D. Ramón de Ros y varios otros militares, amigos ó parientes.

El Ayuntamiento de Lérida consignó en acta la satisfacción con que vió la noble acción de los cazadores de Barcelona, comunicándoselo oficialmente al distinguido jefe que los mandaba.

Simultáneamente, con ese acuerdo, el teniente coronel Soriano dió cuenta á dicha entidad, así como á la Diputación provincial de Lérida y al Claustro de su Instituto, participando la justa distinción hecha al valiente leridano, cambiándose afectuosas comunicaciones que tanto beneficiaban las relaciones de mutua consideración entre la nación y su ejército.

Justo es completar estas notas con los datos biográficos que en Lérida pudimos recoger referentes á Juanito Canalda, el héroe de diez y nueve años, que tan alto puso, con el honor militar, el nombre de su Batallón y el suyo propio.

Nació en Lérida en 26 de Agosto del 55, siendo sus padres D. José María Canalda, abogado, ex auditor de guerra honorario, ex juez, ex alcalde y ex diputado provincial, y su madre doña Francisca de Paula de Gomis.

Nunca como ahora pudo decirse que desde niño se señalaron ostensiblemente sus aficiones marciales, mientras su natural talento le permitió realizar muy recomendables ensayos literarios y ocupar, aún adolescente, del 68 al 71, el cargo de auxiliar en las oficinas del Registro de la propiedad de su ciudad natal.

Ingresó en la Academia regional de infantería de Cataluña en Mayo del 71, siendo galonista y obteniendo premios extraordinarios. Agregado al regimiento de San Fernando, tuvo ocasiones varias de reprimir la vergonzosa indisciplina de la tropa, tanto de cadete como al ser promovido al empleo de alférez el 73.

Después de una corta temporada en Andalucía solicitó pasar al ejército de Cataluña, demostrando su entusiasmo y brío, y consiguió sus propósitos, siendo destinado á cazadores de Barcelona y tomando parte, á las inmediatas órdenes de Martínez Campos, en los sucesos de Barcelona y Sarriá en Enero de 1874, mereciendo ser incluido en la propuesta de recompensas.

En una de las varias acciones que han tenido lugar en Castellfullit se distinguió por su valor, mereciendo el muy estimable premio de ser felicitado en el campo por su te-

niente coronel y por el general de la división, constando como distinguido en la petición de recompensas.

Sabido es que en cazadores de Barcelona formó parte de la división de Nouvilas, cuyo primer objetivo era el levantamiento del sitio de Olot.

Conocidas son las causas del desastre sufrido en Toix, y que ha pasado á la historia de la guerra civil con el nombre de acción de Castellfullit.

La columna Nouvilas fué derrotada por las fuerzas combinadas de Savalls, Miret, Galcerán y Huguet, que cogieron la impedimenta y cientos de prisioneros, incluso el general.

Daban la escolta de la artillería cazadores de Barcelona, y el joven alférez Canalda, desoyendo los ruegos reiterados de quien le incitaba á huir, viéndolo todo perdido, agrupó su gente en defensa del sagrado depósito á él confiado, y, herido en una pierna, siguió al frente de unos cuantos soldados disputando rabiosamente las piezas codiciadas.

El número se impone, la avalancha carlista se echa encima con fuerza aplastante, rematando á bayonetazos á los que debieron respetar por su heroísmo.

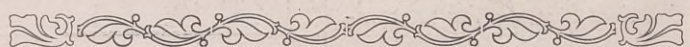
No quiso rendirse Canalda, y cayó allí como un bravo, como morían los espartanos, como sólo mueren los héroes.

Breves días después de su gloriosa muerte llegó la recompensa por méritos anteriores, ascendiéndole á teniente y proponiéndole para ayudante de campo de un distinguido general.

Enterrado Canalda en el cementerio de Toix, en unión de los soldados que supo retener junto á sí en los aciagos momentos de la derrota, no ha habido medio de reconocer el sitio donde yacen los valientes hijos de la patria que dieron su vida por la libertad, rindiendo su alma viril, su alma de soldado por la gloria de la bandera y en holocausto de su mejor mantenedora, la disciplina; de su más firme sostén, la fidelidad jurada.

¡Honor á los valientes! ¡Honor al alférez Canalda!

Eliseo Sanz.

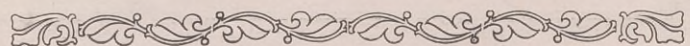


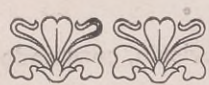
La estatua del general Martínez Campos

Siendo varios los escultores de nota que se han ofrecido á construir el monumento á la memoria del general Martínez Campos, la Comisión encargada de los trabajos referentes al mismo, acordó, en su última reunión, esperar á que presenten los artistas sus proyectos, presupuestos de gastos y pliego de condiciones dentro del próximo mes de Abril, con el propósito de que pueda inaugurarse en el mismo mes del año 1906.

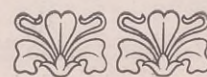
Queda reservada á la Junta la libre elección del proyecto que considere más aceptable, sin lugar á concurso oficial ni premios ni indemnizaciones.

La estatua será ecuestre, y el sitio de su emplazamiento la parte más ancha de la calle de Alcalá, enfilada con la entrada de la Gran Vía y próxima á la antigua Escuela de Estado Mayor, donde comenzó su carrera el ilustre general.





EL REY EN SEGOVIA



El Rey entrando en Segovia en su automóvil de 24 caballos.

Notable acontecimiento fué para los alumnos de la Academia militar de Segovia la visita que S. M. el Rey, hizoles el mes anterior con objeto de pasarles revista.

Don Alfonso llegó cerca de las tres de la tarde, en su automóvil de 24 caballos, acompañado del marqués de Santa Cruz y del Sr. Elorriaga, ayudante de Campo, precedidos de los señores marqués de la Mina y condes del Grove y de Aibar, también en automóvil.

Una vez más el pueblo de

Segovia, que en gran parte siguió á los alumnos que salieron á la Dehesa, puso de manifiesto la viva simpatía y el cariño que profesa al joven Monarca.

S. M. fué cumplimentado por las autoridades y pasó revista al batallón de cadetes, presenciando luego algunas evoluciones, y mostróse complacido del grado de instrucción de aquéllos. Terminado el desfile, marchó el Rey con su acompañamiento á Ríofrío, desde donde regresó á la Corte.



S. M. presenciando el desfile de alumnos.



Escuadra de gastadores del batallón de alumnos.



Los alumnos de 1.^{er} año haciendo la instrucción ante el Rey.

Pequeñas ideas sobre grandes cosas.

Yo tengo delante de mí un libro, uno de estos libros de moledores, absurdos, llenos de ideas vanas, locas, estupidas. Parece caminar por sus páginas una angustiosa palabra de rabia impotente. El hombre que ha escrito este libro (Elíseo Reclús) ha tocado con su pluma mojada en todas las hieles é inspirada en todas las rebeldías humanas, la sagrada institución militar, manchándola con frases que repugnan al honor, que repugnan á la dignidad, que repugnan á la conciencia.

«El soldado—escribe este hombre en uno de sus arranques terribles—el soldado que ha conseguido callarse durante tres ó más años, vuelve á su casa libre de todo castigo aparente, pero en el fondo de su alma, las más de las veces, hábitos de esclavitud que le hacen más inútil para la sociedad que si hubiera ido á una colonia penitenciaria; la imposición del silencio y la obediencia ha hecho enmudecer su dignidad y su cerebro.»

Para los que convivimos en este ambiente social moderno, lleno de apatías, lleno de indiferencias, repleto de miasmas destructores, no son estas palabras, aun dichas con esas arrogancias de insulto, cosa nueva ni extraordinaria.

A cada momento, á cada instante en esta nuestra tierra española, tan dada de suyo á todos los entusiasmos patrióticos, están zumbando en nuestros oídos en alas de insulso modernismo palabras decadentes en las que aparecen como rotas, deshechas, todas las ilusiones, desmayadas todas las clásicas virilidades antiguas, y raquíticos, desmedrados todos los santos ideales patrios, y por ende, achicados, empequeñecidos, todos los fines altísimos del Ejército.

* *

«Hábitos de esclavitud...» He aquí la idea errónea, absurda, de todos estos hombres que miran á través de su ignorancia ó de su pasión sectaria lo que es el Ejército.

La obediencia no es una esclavitud; como no es una tiranía el mando legal; como no es la verdad una, la verdad eterna un sofisma; como no es la unión, engendrada por los ideales, por los sentimientos, una comunidad regida por estatutos; como no es la luz de los cielos fuego que destruye...

Quitad la obediencia, el acatamiento de todos á la inteligencia de uno; suprimid la relación de la voluntad del de arriba, con los actos de los de abajo, y no digo yo Ejército, ni familia, ni sociedad, ni patria es posible subsista de ese modo. Porque en mí mismo tengo el ejemplo de esto. Yo pienso, y cuando mi pensamiento ha formado su decisión, yo la ejecuto, y si, por ejemplo, trato de escribir, mi mano se mueve obediente y sumisa; si trato de andar mis pies responden á mi voluntad. Y ¡pobre de mí cuando esta mano con que escribo no quiera moverse ó estas piernas no obedezcan el mandato de mi pensamiento!... Seré hombre inútil, cuerpo sin fuerzas, y de la inacción material á la tumba hay un paso.

Pues bien, este escritor no quiere la obediencia indiscutible, ciega; quiere que mis brazos y piernas hagan lo que les venga en gana, quiere el desequilibrio, quiere la destrucción, quiere la muerte.

* *

La base, el origen, la causa de estas ideas erróneas, estupidas sobre el Ejército, tienen su origen en el hogar. Es que el hogar está falto de toda educación, es que allí no vive en toda su amplitud, en toda su hermosura el amor patrio.

Fijaros en cualquiera de estos pueblos españoles de calles estrechas, tortuosas, silenciosas. En estos pueblos hay unas viejas casas de anchas portaladas, y en estas viejas casas viven unas madres sencillas, amantes, hacendosas, muy cuidadosas de su hogar, muy enamoradas de sus hijos, y que creen que estos hijos separados de la familia,

recluidos en los cuarteles, adquieren en ellos esos hábitos de esclavitud de que habla Reclús, y que allí bajo las órdenes severas, bajo la disciplina, se despojan de su dignidad y de sus derechos.

Estas sencillas gentes creen que el cuartel es una prisión y que la ordenanza militar, reguladora, previsora, sabia, es una tiranía.

De todos estos hogares está desterrada la verdadera idea de patria.

Por eso estas gentes sólo se conmoverán, sólo tendrán estallidos de rabia cuando la guerra golpee las puertas de sus hogares, cuando la invasión llegue con sus desbordamientos hasta sus mismas personas, y sólo entonces comprenderán la misión altísima del Ejército, cuando de su propia seguridad se trate.

Y mientras no se eduque á los hijos en el culto á la patria y al Ejército; mientras no les inculquen más que el amor á la familia; mientras las primeras oraciones que balbuceen los labios infantiles no vayan con saluciones á la patria unidas, mientras que en estas viejas casas de los viejos pueblos españoles estas madres sencillas, amantes, hacendosas, no se penetren de su misión; mientras en los colegios rutinarios de los mismos pueblos no se delecten estos eternos y sublimes conceptos, correrá como una verdad triste, como una verdad desconsoladora, abrumadora, lo de que la imposición del silencio y la obediencia trae al fondo de las almas hábitos de esclavitud.

* *

He aquí un símil del lugar que ocupa la patria en la mayoría de los corazones humanos.

Con un compás tracemos una circunferencia. El centro de esta circunferencia es el corazón humano. En este círculo están los seres más queridos: la esposa, los hijos, la madre. Con el mismo centro tracemos una circunferencia más distante. En este nuevo espacio creado, están las afecciones más lejanas de la familia. Si describimos una nueva circunferencia concéntrica, aquí estarán los cariños de la amistad verdadera, los agradecimientos á los favores recibidos. Y aun en otro nuevo círculo más separado del centro, está la idea de patria, y más allá el amor á la humanidad.

* *

La costumbre (esta segunda naturaleza del hombre heredada de padres á hijos); la ignorancia (esta disopia del espíritu), y las ideas malsanas (estas enfermedades de los cerebros), son las verdaderas causas del desaliento patriótico y de la poca consideración hacia el Ejército, cuando éste, que es la fuerza, cualidad palpable, es el defensor, el escudo de la justicia, que es impalpable, espiritual, etérea...

Emilio R. Tarduchy.

AVANCE

NUESTRA juventud política preocúpase bien poco—fuerza es reconocerlo—, de lo que al orden militar afecta, acaso olvidando en sus primeros pasos en la vida pública de cuán vital interés es para el engrandecimiento y prosperidad de un pueblo el concurso de tan honorable clase. Pero no ocurre lo mismo entre la juventud militar con respecto á la política, puesto que vemos cómo se inicia y arraiga á impulso de generoso patriotismo—que no de mezquinas ambiciones—, la idea de substituir la política actual por otra política más elevada, de entusiasmos y de hechos, en la que debe intervenir de manera activa el Ejército.

Idea es ésta altamente simpática, y á la que no faltarán, ciertamente, brillantes campeones. A ella consagró, no ha mucho, una notable conferencia en el salón de actos del Centro del Ejército y de la Armada, el ilustrado primer teniente de infantería D. Eduardo Escartín, que fué justamente felicitado por su acierto en el desarrollo del tema

«El Ejército en la acción política», y de ella, de esa idea, hánse hecho eco, acogéndola con gran satisfacción, todas las revistas y periódicos militares.

De su importancia, de la conveniencia y necesidad de que el Ejército tome parte activa en la gran política nacional, toda vez que el fin del Ejército no es sólo la guerra, sino ante todo la garantía de la paz y el progreso de la patria y que á este fin encaminaría sus pasos en el orden político, bien persuadidos estamos todos.

El soldado, que es el país mismo, debe amar, comprender y respetar los principios políticos porque el país se rige, y en éstos la acción del Ejército ha de ser educadora y conducente al engrandecimiento patrio. ¿Quién lo duda?

Por eso aplaudimos la idea, calificándola de avance, y por eso nuestro apoyo y el de cuantos conculgan en la religión del honor y de la patria no faltará nunca á sus fomentadores.

Siempre nos hemos lamentado del indiferentismo dominante en el Ejército, y así, al ver que se rompe el hielo y que la juventud militar acude al palenque de las ideas y acoge con entusiasmo las que pueden conducir al país á un progreso positivo, sentimos legítimo orgullo y honda satisfacción.

NECROLOGÍA



D. Gaspar Salcedo.

Víctima de aguda enfermedad falleció el día 3 el respectable y pundonoroso general de artillería de la Armada D. Gaspar Salcedo y Anquiano.

Nació en 1836. Poseía entre otras condecoraciones las grandes cruces de San Fernando, San Hermenegildo, Mérito Militar y Mérito Naval.

Fué diputado á Cortes y grande amigo de Cánovas del Castillo, cuya política siguió.

Tenía muy brillante hoja de servicios y el Cuerpo de Artillería de la Armada le conceptuaba como uno de sus más prestigiosos jefes.

D. José D'Harcourt.

La enfermedad que sufría el distinguido y estimado general D. José D'Harcourt, ayudante de S. M. el Rey, tuvo funesto desenlace en la mañana del día 3 del corriente.

Era el finado, por su carácter afable y bondadoso y por los prestigios de que supo rodearse, respetado y querido de todos en la sociedad.

Nació el 26 de Julio de 1850. Ingresó muy joven en la carrera de las armas y ascendió al generalato en 1.º de Septiembre de 1902.

Tomó parte en las campañas del Norte, Filipinas y Cuba, y ganó grados y ascensos por méritos de guerra.

Su entierro, verificado en la mañana del día 4, fué una verdadera manifestación de duelo, tanto por parte del elemento militar como del civil, concurriendo al mismo altas personalidades y representaciones.

S. M. el Rey, que profesaba gran cariño al finado, envió á dar el pésame á la familia á su ayudante Sr. Ferrer y remitió una corona de flores naturales. Al entierro asistió en representación del Monarca el general Bascaran.

También S. M. la Reina envió una corona y el príncipe transmitió su sentimiento por medio de su ayudante señor Marqués de Hoyos.

D. Fernando de Castro.

También registra en esta decena el fallecimiento de otro pundonoroso jefe de Ejército. El coronel de ingenieros D. Fernando de Castro y Cea, pasó á mejor vida en la noche del 5 del actual, pocos instantes después de sentirse repentinamente enfermo.

Era director del Museo y Biblioteca del Cuerpo y había sido ayudante de S. M. el Rey.

Por sus claros talentos y por sus notables trabajos topográficos era muy conocido y estimado, y gozaba de elevado concepto entre nuestros ingenieros militares.

Descansen en paz los restos de tan distinguidos miembros de nuestro Ejército.

Los planes de enseñanzas militares.

SABIDO es que en toda enseñanza, sea cualquiera el fin docente ó educador que persiga, uno de los hechos que más la entorpecen y perjudican son los cambios y transformaciones que en sus planes se introducen, involucrando la marcha ordenada y progresiva de la misma instrucción.

Si dentro de una misma enseñanza el sencillo cambio de programa, el solo criterio distinto en los diversos profesores que han de explicarlo, produce en lo más interno del método dificultades para el alumno, que se traducen en despertar en él conocimientos incompletos, faltos de la debida coordinación y congruencia, y en juicios llenos de vacilaciones y de dudas, fácil es calcular cuánto se aumentarán estas dificultades y perjuicios cuando se trata de sucesivas enseñanzas constituídas por varios cursos de estudios y por materias ó asignaturas que en su ordenación deben marchar engranadas, por decirlo así, en regular concatenación, obedeciendo, en fin, como verdaderos postulados, al axioma principal que informa y sirve de fundamento á todo el método del plan.

En las enseñanzas civiles, muy particularmente en la segunda enseñanza, los frecuentes y casi continuos cambios y variaciones introducidas en un transcurso de tiempo relativamente muy breve, por los políticos que han ocupado

la cartera de Instrucción pública, se han podido observar, prácticamente por desgracia, los trastornos y males que acarrearán estas modificaciones, los gastos que ocasionan al alumno, lo difícil de prever infinitud de casos en el aco- plamiento y ajuste de unos planes á otros, y lo mucho, en último resultado, que se perjudica la enseñanza sin que tampoco se beneficie en lo más mínimo el Estado ni el Tesoro.

Pues si todo esto es una evidencia que palpablemente hemos visto en la instrucción civil, calcúlese lo que impli- carán reformas y modificaciones repetidas y frecuentes, cuando de las enseñanzas militares se trate.

De la instrucción que se da en las Academias á los fu- turos oficiales del Ejército, depende, antes que de nada, el formar para el día de mañana un admirable plantel de mi- litares distinguidos, competentes y cultos, y habiendo de ser ellos el molde donde ha de vaciarse y modelar la masa general del ejército del porvenir, es claro que sus enseñan- zas y á más la que pudiéramos llamar educación y hábitos militares, deben ser inculcados en ellos con un cuidado y un esmero lo más completo y perfecto que sea posible.

Nada mejor para el logro de estas justas y necesarias condiciones que la enseñanza militar debe reunir, que el detenido, prudente y meditado estudio del plan de aquélla, á fin de que al ser el preferido, y como consecuencia el adoptado, sea realmente el mejor y el más apropiado para el elevado é importantísimo objeto á que se le destina.

Una vez en vigor uno de estos planes y desarrollado en sus correspondientes programas, la más elemental pruden- cia aconseja mantenerlo cuanto sea factible, siempre y cuando, como es lógico y natural, no cause serios ó graves perjuicios á la misma instrucción que haya de darse con arreglo á dicho mismo plan.

No quiere esto decir que los planes de estudios milita- res, como los de cualquiera otra enseñanza, en general, hayan de permanecer estacionarios, invariables ni fijos; pretender tal cosa sería, desde luego, establecer un absur- do cuyas consecuencias podrían ser fatales para la instruc- ción y para el Ejército; pero sí deberá procederse con suma cautela y discreción al introducir en estos planes grandes variantes.

La enseñanza militar debe caminar al par de los estu- dios, conocimientos y prácticas del arte de la guerra, y por lo tanto, si mientras éstos, conforme á la ley inevitable del progreso, avanzan y se transforman, permaneciera la otra en igual estado, pronto habría de resultar anticuada, insuficiente, y aun en muchas ocasiones inútil, cuando no perjudicial.

Mas este continuo progresar no es tan apreciable para los conocimientos generales, y sobre todo, cuando más tienen carácter de elemental que de superiores, en espacios de corto tiempo, y de ahí que sin el menor detrimento para la enseñanza, al tiempo mismo que sigue en su movi- miento el desarrollo y la evolución de la ciencia militar, tiene, sin embargo, una cierta estabilidad que la hace re- sultar más ventajosa en razón de su propia fijeza.

En efecto; dentro de un mismo programa, sin alteración esencial ni modificaciones en sus enunciados, cabe perfec- tamente para un profesor docto, celoso y entendido, como lo son todos aquellos á quienes están confiadas las ense- ñanzas militares, encajar las teorías más modernas é intro- ducir las adaptaciones apropiadas á los últimos adelantos y progresos técnicos realizados en aquella materia, y de ahí que digamos que dentro de la estabilidad de las ense- ñanzas quepa también siempre la movilidad que para man- tenerlas á la altura de los conocimientos del día sea preciso, reservando luego para más largos transcurso y meditados procedimientos, la adopción de medidas que impliquen ya el cambio ó modificación de los planes de estudio.

Por este camino y sujetando siempre á la menor altera- ción posible la marcha uniforme y normal de las enseñan- zas militares, aunando en ellas lo que pudieran tener de bueno sus elementos tradicionales con los adelantos de la ciencia, es como la enseñanza militar podrá, en una nación bien organizada, cumplir los fines para los cuales ha sido instituída.

Una anécdota del general Castaños.

AQUEL ilustre militar, que se conoce en la historia de nues- tras proezas guerreras por el general Castaños, sabido es que era hombre de excelente buen humor, y estaba dotado de muy agudo ingenio, como suele decirse que lo poseen los hijos de Madrid, pues el glorioso vencedor de las tropas napoleónicas en Bailén, había nacido en esta corte en el año 1758.

Durante su larga vida militar, porque vivió cerca de un siglo (falleció en 1852), la mayor parte de ella pasada en grandes maniobras, acciones de guerra empenadísimas y campañas, nunca, ni aun en las situaciones en que mayores riesgos corría su vida, ni en las que, ya anciano y acha- coso, le resultaban más difíciles y apremiantes para poder subvenir á sus necesidades, le abandonó su excelente buen humor, y aquel invicto caudillo que al oír zumbir en rede- dor suyo, montado en su caballo blanco, en la memorable batalla de Bailén, la granizada de balas enemigas, exclamaba sonriendo: «¡Muchachos, es necesario hacerlo bien, porque ya *nos silban!*», jamás se ha llegado á saber que perdiera la serenidad, ni aquella prudente alegría, por de- cirlo así, que era uno de los más simpáticos y atractivos rasgos de su carácter.

No es, por consiguiente, de extrañar que de este ilustre general, uno de los más valientes y afortunados caudillos de que existe memoria, se refieran infinitud de anécdotas, todas ellas á cual más interesantes é ingeniosas.

Terminada aquella mencionada batalla, que fué la que hizo que la brillante estrella de Napoleón se eclipsase en España, no obstante haber creído el emperador que en la conquista de España sólo se trataba de «un paseo mili- tar» de sus tropas, el mariscal francés Dupont, que manda- ba las fuerzas enemigas, quedó hecho prisionero de Casta- ños, en unión de los 20.000 hombres que componían sus fuerzas.

Hechas las capitulaciones, las tropas francesas desfila- ron por delante de las vencedoras, quedando desarmados los jefes y oficiales.

El mariscal Dupont, hombre algún tanto enorgullecido por otros triunfos adquiridos en las campañas de otras na- ciones, dijo enfáticamente, al entregar su espada al general Castaños:

—Tomad esta espada, vencedora en cien combates.

—Dádmela—contestó rápidamente Castaños—, porque yo no he sido vencedor más que en éste.

El caudillo español había, sin embargo, ya ganado mu- chas é importantes acciones de guerra, y demostrado, además de sus talentos tácticos y estratégicos, la buena suerte con que siempre le favorecía el dios Marte.

Modesto, pues, tuvo, á pesar de ello, desde sus prime- ros pasos en la carrera de las armas, una irrevocable pre- tensión, que en un principio hubiera podido considerarse demasiado atrevida.

Consistía ésta, aun siendo militar bisoño, en su decidido empeño en «llegar á general», y alguno de sus compañe- ros, que le conceptuaban, al propio tiempo que jovial y bromista, de un espíritu algo pusilánime y apocado, aunque de corazón generoso y valiente, no tomaban en serio sus *ambiciosas* miras.

El general Castaños, y así lo refería mucho más tarde él mismo á sus oficiales y alentaba á sus soldados en los casos en que él creyó verlos vacilantes ó indecisos, usando

una frase, que expresaba en una especie de dístico ó locución, y que sonaba en los oídos de sus subalternos á modo de refrán:

—«La caja ó la faja»—decía Castaños, dando á entender que ó la muerte ó el ascenso hasta obtener la faja de general por actos meritorios de guerra.

El invicto caudillo sabido es que, ya en los últimos años de su vida, hubo momentos en los cuales llegó á carecer hasta de lo más necesario para vivir, porque el Estado, en aquella, como en otras épocas posteriores, en lugar de tener al corriente en el abono de sus pagas á muchos militares, les adeudaba desde hacía tiempo sus pensiones, la mayoría de ellas ganadas á costa de su sangre y riesgo de su vida.

A este propósito se refiere una graciosa anécdota del inolvidable Castaños, que es, sucintamente referida, como sigue:

El 6 de Enero, como es antigua y tradicional costumbre palatina, el monarca, como festival de los Santos Reyes, celebraba en Palacio solemne y ceremonioso *besamanos*.

Acudían á las gradas del trono, para postrarse ante el soberano, nobles próceres, funcionarios de alta categoría, prelados, generales...

Entre éstos nunca faltaba á estos actos el leal servidor de la Monarquía, el veterano general Castaños.

Pero aquella vez cuál no sería el asombro de todos al observar que el anciano militar, á pesar de sus ochenta años, presentábase en Palacio en traje de general de gran gala, pero vistiendo el uniforme de verano y á cuerpo.

Ya extrañó á algunos verle cruzar á pie, con tan ligero traje, la plaza de la Armería; pero el asombro, los comentarios y los chistes, subieron de punto cuando, ya en las salas, se apercibieron los corrillos de cortesanos de la genialidad del viejo general.

Formando en la serie de los que iban desfilando ante el rey, llególe el turno de besar la mano del monarca al venerable general.

El «Señor», que sin duda había sorprendido alguna sonrisa maliciosa, ó tal vez advertido por alguno de sus secretarios de Cámara, y que era fiel cumplidor de la etiqueta y se fijaba mucho hasta en los menores detalles de las prácticas y ceremonias regias, cuéntase que puso ceño un tanto adusto al aproximársele Castaños.

Le hizo indicaciones de acercársele más, y casi al oído le dijo:

—¿Cómo con ese uniforme?... ¿No tienes frío?

—Frío en Agosto?—exclamó á su vez el general.

—¿En Agosto, dices?

—Sí, señor—contestó Castaños—. La última paga que he cobrado es la de Julio...

Terminado aquí el extraño diálogo, se adivinan sus consecuencias. Un día después se ponía al corriente de sus pagas atrasadas el general Castaños... y un invicto caudillo podía volver á disponer de su ropa de invierno.

La Infantería inglesa.

LA llamada con razón «La reina de las batallas», ofrece en su organización y manera de prestar sus servicios, particularidades en ella muy características y que varían según la nación de que se trate. Sin perjuicio de ir examinando, siquiera sea brevemente, lo que se refiere á este arma importantísima en los diferentes países, como nos propone-

mos hacerlo en días sucesivos, vamos hoy á ocuparnos de lo que respecta á la infantería de Inglaterra, la cual, en opinión de algunos técnicos militares, forma con la española «la valiente infantería» como así se la denomina también en el extranjero, y la francesa las tres más adecuadas y excelentes para los combates en tierra.

En el Reino Unido, existen los llamados distritos regimentales, y en cada uno de ellos hay constituido un depósito de instrucción al que se hallan afectos los individuos que componen la plana mayor permanente de los batallones de militares y la de voluntarios pertenecientes á aquel distrito militar.

Estos depósitos tienen por objeto, además del reclutamiento, la instrucción de los individuos que han de pasar á las filas del ejército regular ó en cualquiera de los otros dos cuerpos, milicianos y voluntarios, estando encomendadas estas enseñanzas á los oficiales subalternos auxiliados por los sargentos (*Sergeant Major*) y cuartel maestros (*Quarter Master Sergeant*) y cabos (*Corporal*).

La instrucción que en estos depósitos se da al recluta, consiste en movimientos individuales, saludos, manejo de armas, gimnasia, formaciones elementales y ejercicios de tiro, siendo la duración de estas enseñanzas la de tres meses.

Logradas aquéllas, pasan á los batallones de infantería, donde principian el segundo período de instrucción por el tiro al blanco para terminar por el de descargas. Entonces, y después de escrupulosas pruebas ante el blanco, se clasifican los soldados en tiradores de 1.^a, 2.^a y 3.^a clase, hecho lo cual, esperan los concursos de tiro que todos los años se celebran.

También anualmente las compañías al mando de sus oficiales, salen al campo á practicar ejercicios de campaña, convocándose á los sargentos seis días antes para examinarlos en nociones de topografía y confección de planos y enseñarles lo importante de las prácticas que se van á efectuar, y que tienen como base, además del tiro, las marchas, vanguardias, retaguardias, puestos, reconocimientos, avanzadas, campamentos, etc.

El *Captain*, que manda la compañía puede, si lo cree conveniente, modificar el plan de los ejercicios, terminados los cuales, los capitanes se reúnen diariamente para emitir su juicio, corrigiendo el oficial para el día siguiente las faltas ó errores que se hayan observado.

Cuando la instrucción por compañías ha terminado, comienza la de batallón, que dura seis meses, y la constituyen marchas de 15 á 20 kilómetros á distintos pasos, y concluidas que son, los batallones se reúnen en el campamento de Aldershot para efectuar las maniobras de brigadas.

En cada batallón, además del oficial instructor hay dos sargentos para la enseñanza de la telegrafía óptica, necesitando seis individuos por batallón, que posean certificado de suficiencia en aquélla, examinándose al efecto todos los años ante un inspector.

La mayoría de las guarniciones cuentan con gimnasio, al que concurren hora y media diaria los soldados, y más adelante un curso alterno de tres meses, haciéndose ejercicios de carrera en distancias de 275 á 1.000 metros.

Compañías y batallones hacen ejercicios también de fortificación, que suelen durar unos diez días, practicando los soldados la construcción de fajinas, cestones, trincheras, pequeños reductos y otras análogas, para lo cual asimismo, en tiempo de paz, diez zapadores minadores á las ór-

denes de un sargento que tenga el certificado de aptitud de la Escuela de Ingenieros de Chatham, que forman una sección de obreros, de la que además se escogen algunos para los oficios de carpintero, albañil, etc.

En el invierno, los sargentos reciben lecciones de dibujo topográfico y de paisaje, dadas por oficiales y con material que sufraga el Estado.

Para enviar á Aldershot ó al campo de maniobras de Curragh, un oficial, dos sargentos, un cabo y treinta soldados, á fin de que se instruyan en infantería montada, turnan los batallones, eligiendo aquellos hombres de los mejores tiradores. Este aprendizaje dura diez semanas, transcurridas las cuales, vuelven á incorporarse á sus unidades.

A Hayte, donde está la Escuela Central de tiro, se envían todos los años dos veces, también por turno, un oficial y un sargento.

Para la enseñanza de los transportes existen lugares á ella destinados, concurriendo á sus prácticas, duran diez semanas, los individuos de tropa que luego se destinan á carreros, acemileros, etc.; si es que han demostrado condiciones para poder prestar este género de servicios, empleándolos en los del regimiento, bajo la inspección de un oficial, perito en estos trabajos y á quien auxilia una especie de pequeña plana mayor de sargentos.

Para el servicio de camilleros, como igualmente para hallarse en disposición de poder prestar á un herido los primeros auxilios, se instruyen por un sargento, estando al frente de la enseñanza un oficial instructor de Sanidad militar del distrito, asistiendo las clases en algunos institutos á las conferencias que se dan sobre estos servicios.

Diremos, para terminar, que un batallón de infantería, consta de ocho compañías, de las que dos ó tres están mandadas por comandantes y las demás por capitanes. El mando del batallón está á cargo de un teniente coronel auxiliado por un comandante que es el segundo jefe.

Como se desprende de los detalles que brevemente acabamos de indicar, la infantería inglesa, por la organización de sus enseñanzas, es de las más completas que se conocen.

Los servicios en las oficinas militares.

La inspección de las Comisiones liquidadoras de Ultramar viene siendo, desde poco tiempo después de efectuarse la repatriación de nuestros soldados de Cuba y Filipinas, objeto de la atención de buen número de militares á quienes afectan los servicios que aquella dependencia tiene encomendados, y otros á quienes interesan las cuestiones relacionadas con los diferentes organismos del Ejército para analizarlas y estudiarlas á fin de deducir saludables consecuencias en beneficio del mismo.

Conviene advertir que en estos juicios y comentarios no va envuelta ninguna censura contra el referido Centro liquidador en sí mismo, ni tampoco contra su personal, sino contra defectos de organización que preciso es que se vayan corrigiendo, siguiendo el ejemplo que en inspecciones análogas de carácter militar nos ofrece el extranjero, y conforme á las necesidades de nuestra nación y los intereses de nuestras clases militares ó de aquellos otros que á ellas pertenecieron combatiendo por la patria en lejanas tierras.

Como es sabido, nuestra inspección de las Comisiones liquidadoras, ha reunido en sí todos los asuntos en que entendía y despachaba la antigua Caja de Ultramar, y que se relacionaba con los tres ejércitos ultramarinos, además de todo lo concerniente á las extinguidas Capitanías generales de aquéllos.

Resultado de esto ha sido el que la importancia que antes de restarse del territorio español las pérdidas colo-

nias tenía aquel Centro inspector, se haya aumentado considerablemente, pesando sobre él todas las numerosas incidencias á que estos hechos han dado lugar, y los múltiples asuntos que antes se resolvían en los extinguidos Centros, y entre los que figuran, por cierto, como unos de los más difíciles y trabajosos de resolverlos que se refieren á los disueltos Cuerpos de voluntarios los cuales se regían por disposiciones y órdenes especiales, muchas de las cuales, habiendo sido privativamente decretadas por las Capitanías generales de Ultramar, son en absoluto desconocidas, no solamente por los militares que permanecieron en la Península, sino también por quienes fueron á prestar sus servicios al Ejército de las colonias, y hasta por muchos de aquellos otros que los prestaron en las mismas oficinas donde debían llegar y conocerse clara y perfectamente, con la debida urgencia y oportunidad, todas estas disposiciones que forman una prolija legislación, que por ser secundaria es quizás todavía más complicada.

Los Generales inspectores, por mucho que sea su celo y su inteligencia, no pueden por menos de tropezar con deficiencias inevitables por razones de la misma organización en el despacho y tramitación de los asuntos, y si hasta Junio de 1899 el personal, después de haber sido elegido cuidadosamente, se procuraba mantenerlo en dicho Centro el mayor tiempo que fuera posible con el objeto de que esta permanencia le hiciese más práctico y versado en los negocios encomendados á la competencia que en ellos era de presumir, á contar desde dicha fecha, mejor dicho, desde que empezó la repatriación, la buena y normal marcha de aquel Centro comenzó realmente á perturbarse, no porque el personal careciese de condiciones naturales, ni en modo alguno fuera inferior en capacidad ni aptitud á los anteriores, sino por la sencillísima razón de que su menor práctica por la corta permanencia en el destino hacía que necesariamente resultase menos versado en el despacho de aquellos asuntos, ya de por sí complicados y difíciles á causa de una serie de disposiciones, muchas veces hasta contradictorias.

Los turnos denominados de mando y de colocación, que luego más tarde hubieron de implantarse, hicieron también que adquiriese mayor movilidad este probo y sufrido personal, y los asuntos tuvieron á la fuerza que retrasarse.

Además, al abandonar aquel Centro el personal veterano que lo componía, y no quedar apenas ninguno de sus antiguos funcionarios militares, resultó que para los nuevos no existía allí ese debido remanente, que constituyendo una especie de depósito de personal, medianamente nutrido, es conveniente que permanezca largo tiempo en determinados destinos para que pueda ser el elemento instructor que prácticamente enseñe á los nuevos la marcha de los asuntos y la más conveniente resolución de los mismos.

Este núcleo formado por el antiguo personal, no es preciso tampoco que casi llegue á eternizarse en la que algunos creen tranquila molición de la oficina, sino que puede irse renovando en plazos marcados, pero por turnos ó por tandas, de manera que siempre resulte que existen en el Centro de que se trate los *instructores* suficientes, versados y diestros en el despacho del asunto, para enseñar á los últimamente destinados, cumpliendo así en este terreno el mismo que en los otros servicios activos del Ejército cumplen los soldados veteranos respecto de los reclutas y de los soldados nuevos.

Imposible es, ni aun cuando se tratara de cerebros privilegiados y de seres omniscientes, que la práctica sin un modelo al que seguir, pudiera adquirirse en los primeros momentos de un ejercicio cualquiera, ni en la oficina ni en el campo de operaciones, y prescindir de que al ejercicio regular preceda la práctica necesaria para adquirir, y lograr aquél que sería tan inaudito como pretender adquirir ciencia sin el menor estudio.

Posteriores reformas han contribuido á empeorar el estado del Centro, del que venimos ocupándonos, y últimamente se hizo que los capitanes en él empleados pasasen á las Cajas de reclutas y reservas, y nombrándose nuevo personal, que si con el tiempo podría llegar á ser competente, tampoco parece llevar mucho camino de estarlo.