

organización del ejército, lo prueban las razones expuestas por un notable tratadista militar (1) al analizar las causas de la superioridad de Prusia.

Decía Maquiavelo «que existen dos modos de combatir: por medio de las leyes y con la fuerza; el primero digno de los hombres y el segundo propio de los animales, pero que como el primero es insuficiente, ha sido necesario recurrir al segundo. Por la razón indicada, los príncipes deben empezar por reflexionar acerca del sistema que han de adoptar, y procurar adquirir á la vez la fuerza del león y la astucia de la zorra, pues si no tienen más condiciones que la del león, no podrán descubrir los lazos que se les tiendan, y si no poseen más que la que caracteriza á la zorra, no les será posible defenderse de los lobos». Lo cierto es que el gobierno prusiano siguió una conducta experta, obrando con una astucia italiana en la cuestión relativa á los ducados de Dinamarca, y aquella lección la tuvo muy presente en 1870; en efecto, es indudable que á su excelente política y constitución, tanto ó más que á la superioridad de su ejército, debe atribuirse el buen éxito de Prusia sobre la Francia en la última guerra.

Cuando el emperador Guillermo ocupó el trono en 1852, hizo á sus súbditos una declaración solemne, que fué el programa de los sucesos que el tiempo vino á realizar para engrandecimiento de la casa de Brandeburgo, la que desde su origen y durante cuatro siglos, no ha cesado de aumentar su poder. Hé aquí lo que el rey Guillermo dijo en aquella ocasión: «El lema del último rey, el mío y el de mi familia es servir á Dios. Esta idea llena todo mi corazón. La gran herencia legada por mis antecesores, aumentada por ellos con incesante solicitud y á la que han consagrado toda su energía y su misma sangre, yo la guardaré con una fidelidad inquebrantable. Con orgullo me veo rodeado de un pueblo tan fiel y tan bravo y de un ejército lleno de gloria. Mi mano protegerá los derechos de todas las clases de la sociedad y desarrollará la riqueza del país. La Prusia no piensa dormirse sobre sus laureles. Por el contrario, poniendo en movimiento sus fuerzas intelectuales, en la sinceridad y profundidad de sus sentimientos religiosos, en la unión de la obediencia con la libertad, y en el desenvolvimiento de la fuerza armada, piensa con tales condiciones afirmar su poder y mantener su rango en Europa.»

Estas palabras no fueron pronunciadas en vano como hoy sabemos. El engrandecimiento de la Prusia y la extensión de su territorio fué un

---

(1) Mr. N. Adts, teniente coronel del ejército Belga.

hecho, efecto de un plan bien concebido y perfectamente desarrollado por la política prusiana. Completamente entregados á aquella voluntad inmutable y firme, Bismarck y Moltke pusieron mano á la obra, el último completando y reorganizando todos los servicios del ejército, y el primero abriendo con su acción política las vías á través de las cuales el ejército prusiano, mandado por su soberano, debía hacer una marcha victoriosa.

Por otra parte, Bismarck no hacía un secreto de sus aspiraciones. En un folleto titulado *La Prusia y la cuestión italiana*, decía: «El Austria debe ser segregada de Alemania, tal es el único objeto de la política prusiana; este fué el deseo y el testamento de Federico el Grande. Es preciso que Prusia sea más alemana y que Alemania sea más prusiana. Es necesario que Prusia y Alemania sean una misma cosa.» Para preparar tan lisonjero porvenir pedía que las rentas de Zollverein y la guarnición de las fortalezas estuviesen en manos de los prusianos, y que los demás Estados alemanes enviasen diputados á Berlín para formar un tercera Cámara.

Este programa, pues no era otra cosa el folleto de Bismarck, nos hace ver que los acontecimientos estaban preparados de antemano y que todos los actos, tanto interiores como exteriores, concurrían á la idea grandiosa de la unidad germánica, tan en armonía con los intereses reales de la Prusia.

La guerra de Italia en 1859, inauguró esta política. A pesar de los clamores de Alemania, se negó la Prusia á socorrer á Austria, é impidió lo hiciese la Confederación, declarando que tenía el derecho de dirigir la acción política y militar. El resultado vino á ser el que Prusia deseaba. Austria fué vencida, recibiendo más tarde otro golpe desgraciado (1), por consecuencia de la campaña del Schleswig-Holstein, en la que aliada con la Prusia, aplastó bajo los pies de 80.000 soldados, un pequeño pero heroico ejército danés de 15.000 hombres; después de esta campaña, las tropas de la Confederación evacuaron á Holstein y el conflicto terminó por el tratado de Gastein, en el que se estipuló que cada una de las dos potencias quedase encargada de la administración de los ducados. Entre tanto, mientras que la Prusia obraba como soberana en el Schleswig, disimulando con dificultad sus intenciones de anexión, Austria alentaba las tenden-

---

(1) La guerra de Bohemia, en 1866.

cias del Holstein hacia su autonomía, en su deseo de atraerse las simpatías de Alemania y de arrojar sobre Prusia la odiosidad de aquella transacción. Notas agresivas se cambiaron entre los partidos rivales hasta 1866; la crisis era inminente, crisis que la Prusia deseaba y provocaba, para el complemento de la realización de las palabras que Bismarck pronunció en 1862 en su cualidad de Presidente del Consejo. La Alemania, decía en el Parlamento, no se ocupa bajo ningún concepto del mayor ó menor liberalismo de la Prusia, y sí de su engrandecimiento, y no es con discursos ni votos de la mayoría como se resuelven las graves cuestiones pendientes, es necesario emplear el hierro y la sangre.

Por otra parte, la ocasión no podía ser más propicia. Austria, cada vez más empeñada en dificultades interiores. Alemania, dividida. Francia, distraída con su campaña de Méjico. Rusia é Inglaterra tenían grandes motivos para permanecer neutrales, mientras que Italia, por el contrario, halagada con la ayuda de Prusia se apresuraba á pactar una alianza ofensiva y defensiva, esperando por este medio concluir su obra de liberación.

En esta época había terminado la organización del ejército prusiano, y púestose á prueba en la campaña de Dinamarca; Moltke tenía preparados sus planes de campaña y estudiado el teatro de las futuras operaciones; los oficiales llenos de entusiasmo; en fin, todo se prestaba á realizar los deseos de Bismarck excepto el partido liberal, que tanto en Alemania como en Prusia calificaba la guerra de parricidio; sin embargo, se prescindió de su concurso y la *sangre* y el *hierro* prevalecieron en la cuestión.

Por un momento detuvo la explosión de la guerra la intervención de Francia, Inglaterra y Rusia, pero esta dilación, que fué ventajosa á Prusia, pues la permitió disfrazar sus proyectos y completar sus preparativos, fué á la vez perjudicial á Austria, la que esperando hasta el último instante evitar la guerra, dió á sus armamentos una dirección indecisa. De manera que, por un lado, se observaba una voluntad de hierro, sin que nada fuese capaz de desviarla de su objetivo, acariciando un proyecto bien confeccionado con un vigor extraordinario, y por otra parte, todo género de obstáculos, incertidumbre, indecisión, falta de confianza; en tales condiciones, no podía haber duda respecto al éxito de la guerra, y por lo tanto, la acción de los ejércitos beligerantes, debía ser, por decirlo así, una cosa secundaria.

El respeto mutuo de las naciones es una completa ilusión sin la garantía de la fuerza.

En apoyo de esta frase véase lo que dice en los siguientes párrafos el escritor ya citado:

(1) El valor militar puede existir sin la libertad civil; pero esta última no puede subsistir sin el valor militar; los sueños de la filantropía podrán alimentar la esperanza de asegurar á las naciones una porteción proporcionada al derecho privado, por medio del desarrollo de la instrucción pública ó el comercio, sin la ayuda de una fuerza armada bien organizada; no obstante, la experiencia adquirida en el estudio de la historia, nos demuestra que dichas ideas no son prácticas y que las anatematiza la fría razón; esta experiencia proclama todavía la evidencia de otra verdad, y es, que la libertad reglamentada, es decir, encerrada en ciertos límites, la cual da al hombre uno de los más grandes bienes de la vida, no puede ser defendida de los embates del despotismo, ya provenga de la monarquía, ya de la democracia, más que reuniendo cualidades militares en los que gozan de la libertad.

El primer medio para desarrollar el espíritu militar de un país, consiste en rodear al ejército de una gran consideración pública y social. El segundo, en asegurar una remuneración equitativa á los servicios prestados al Estado; dar la preferencia para desempeñar los empleos públicos á los individuos procedentes del ejército, y por último, exigir un tiempo determinado de servicio militar para obtener cierta clase de destinos civiles.

Es verdad que para estar en aptitud de servir algunos cargos se necesitan estudios especiales, pero al efecto pudiera concederse á los sargentos licencias temporales con sueldo, á fin de que se dedicasen á adquirir ciertos conocimientos indispensables, ó bien establecer en los cuerpos academias preparatorias, en las que pudieran aprender las materias que se exigiesen en la nueva carrera que desearan abrazar, después de haber pagado su deuda al país llevando las armas; estas academias estimularían también el celo de los oficiales, evitando en ocasiones la ociosidad de los sargentos.

La idea que acabamos de consignar es contraria á la opinión de Jomini, que hace observar que la facilidad de pasar del servicio militar á los empleos civiles es más bien perjudicial que beneficioso al desarrollo el espíritu militar, y propone con este motivo, el colocar al soldado en la imposibilidad de obtener aquellos cargos, como antiguamente se practicaba

---

(1) Mr. N. Adts.

con los mamelucos y genizaros, á quienes se alistaba forzosamente á la edad de 18 años, no quedándoles otra alternativa que la de vivir y morir bajo su bandera. Sin embargo, un tiempo de servicio demasiado prolongado, equivale casi á un alistamiento para toda la vida, y de establecerse dicho sistema, sería imposible producir una fusión entre los empleos civiles y militares; pero si se considera largo para poder optar á los primeros, un tiempo de servicio demasiado corto tendría el inconveniente de no permitir á los cuadros adquirir las condiciones militares que se requieren para el mando; por lo tanto, en todos los países en que el servicio militar es un deber temporal impuesto al pueblo, es de adoptarse la institución romana, tal como se estableció en los primeros tiempos, que exigía 10 años de servicio en las legiones para poder optar á los empleos de la República. De todos los medios, este último parece el más conveniente para conservar y desarrollar el espíritu militar de un pueblo, y sobre todo en la actualidad, que la tendencia general hacia el bienestar material es la pasión dominante de la sociedad.

Cualquiera que sea el sistema que se adopte, dice Jomini, la atención preferente de todos los buenos gobiernos debe ser el elevar al más alto grado el servicio militar, á fin de inspirar también amor á la gloria y á las virtudes guerreras, si no quieren ser vituperados por la posteridad, y correr la suerte de los romanos.

Prusia y Rusia, dos naciones modernas, reproducen las instituciones de la antigua Roma y tratan de asegurar su efecto, desenvolviendo en el pueblo el espíritu militar.

Siguiendo el sistema de los antiguos romanos, Federico el Grande hizo de su pequeño reino de Prusia una de las primeras potencias de Europa; por un método admirable de organización, obligó á toda la juventud de la nación á servir en el ejército cierto número fijo de años, con objeto, no solamente de extender las costumbres y condiciones militares á todas las clases de la sociedad, sino para que el Estado contase siempre con una reserva numerosa de soldados instruídos y dispuestos á acudir á la defensa del país; la duración del servicio activo era de cuatro años; y como comprendía á toda la juventud sin excepción, no se conoció en Prusia la aversión al servicio militar tan general en otros países; bien pronto recogió el fruto de sistema tan beneficioso, logrando tener en jaque, durante la guerra de los siete años, á las tres potencias más grandes de Europa, y cuando dormida sobre sus laureles abandonó su organización, fué despertada

bruscamente por Napoleón, quien en Jena le aplicó una ruda y terrible lección, con cuya experiencia y gracias á la iniciativa de su actual soberano, restableció las antiguas instituciones militares que siempre debió mantener, y concibió esperanzas que se realizaron con doble éxito en las campañas de 1866 y 1870, pues en la primera colocó al Austria á sus pies en siete dias, y en la segunda hizo desaparecer en tres semanas el segundo imperio napoleónico, pudiendo asegurarse que si en el día no es la primera nación en el comercio y en las artes, es la primera potencia militar del mundo.

---

## CAPITULO III

### De los planes de campaña

---

General ó soldado, en todo y siempre, de cerca y de lejos, material ó metafísicamente, *ten un objeto*. Cuando uno sabe donde quiere ir, raro es que no llegue al logro de sus fines. No digas jamás: *obraré con arreglo á las circunstancias; di mejor: obraré así á pesar de las circunstancias.*

MARISCAL BUGEAUD.

Los planes de campaña pueden ser *ofensivos ó defensivos*; pero en general, un plan de campaña no debe ser esencialmente ofensivo ni defensivo, puesto que por plan de campaña se entiende el proyecto del conjunto de operaciones de toda una campaña, y fácil es concebir las alternativas que puede presentar ésta, para que se fije de antemano un plan de condiciones exclusivamente ofensivas ó defensivas. Haremos, pues, observar que no se forman los planes ofensivos ó defensivos en absoluto; pero si predomina en ellos uno de los dos caracteres, inclinándose más ó menos á la ofensiva ó á la defensiva según convenga.

Las bases generales y el objeto del plan de campaña, dependen del gobierno del Estado; pero el estudio de los medios de ejecución es tan sólo del dominio del general en jefe.

Un escritor ya citado ofrece las siguientes consideraciones, que han de tenerse en cuenta al trazar un plan de campaña.

- 1.<sup>a</sup> La situación política financiera de los beligerantes.
- 2.<sup>a</sup> La configuración del teatro de la guerra.
- 3.<sup>a</sup> La distinción de las fuerzas enemigas.
- 4.<sup>a</sup> El valor relativo de estas fuerzas.

1.<sup>a</sup> *La situación política y financiera de los beligerantes.*—Fácilmente se concibe que las circunstancias políticas y financieras pueden inducir á operar de un modo que, bajo el punto de vista militar, no sea el más conveniente.

*Ejemplo:* En 1756 se veía amenazado Federico II de Prusia por una coalición, de la que era alma el Austria.

Los dominios hereditarios de Federico se reducían al electorado de Brandeburgo, si bien recientemente había conquistado la Silesia. En el mapa, vemos que la Sajonia—cuyo elector, amigo del Austria, disponía de un ejército de 18.000 hombres—separa al Sur el Brandeburgo de Bohemia y la Moravia, entonces también austriacas.

Todas las consideraciones puramente militares debían impulsar á Federico á concentrar su ejército en Neisre (Silesia) y atravesar en seguida la Moravia para marchar sobre Viena, centro del poder de sus adversarios, á fin de terminar la guerra de un solo golpe.

Federico, en efecto, tenía 100.000 hombres, y sólo la mitad los austriacos, de cuyo número había 30.000 en Bohemia y los 20.000 restantes en Moravia, interceptando el camino de Viena.

Federico había amenazado entonces estas dos provincias á la vez; y si, como era probable, su presencia hubiera impedido la unión de los dos ejércitos enemigos en una ú otra provincia, habría podido caer sobre los 20.000 hombres de la Moravia, y destrozarlos antes que llegasen á auxiliarnos las tropas de Bohemia.

A estas consideraciones se pueden hacer las objeciones siguientes:

¿No podían los austriacos dejar sin defensa la vía de Viena, y reunir todas sus fuerzas en el Nordeste de la Bohemia, prontas á obrar contra las comunicaciones de Federico, tan pronto como éste se hubiese comprometido marchando sobre aquella capital?

Este plan hubiera sido análogo al adoptado por los austriacos y los piemonteses, y que hemos preconizado como oportuno para contener los progresos de Napoleón en 1796.

Pero la situación no era entonces la misma: el ejército de Napoleón era inferior á los ejércitos enemigos reunidos, mientras que el de Federico superaba en mucho á los de sus contrarios. La toma de Turín ó de Milán no habría puesto fin á la guerra, y Napoleón hubiera hallado sobre su línea de retirada *fuerzas superiores*, interceptando sus refuerzos y sus abastécimientos.

En Neisre no distaba Federico más que doce jornadas de Viena, donde no hubiera encontrado obstáculo alguno, á no ser tropas reclutadas apresuradamente, y por consiguiente sin organización y mal disciplinadas. Probablemente, habría dictado la paz á las puertas de dicha capital, preocu-

pándose muy poco en todos los casos de un ejército austriaco de 50.000 hombres que habría hallado en su camino al regresar a sus estados. Tales eran las ventajas *aparentes* de una marcha atrevida sobre Viena; pero Federico pensó de otro modo: temió dejar á su derecha, cerca de sus estados hereditarios, tropas sajonas, que, aunque cortas entonces en número, podían convertirse en el núcleo de un gran ejército. Por uno de esos azares tan frecuentes en la guerra, podía abortar su empresa; y entonces la *Sajonia*, no conquistada, continuaba siendo la aliada de Austria.

Por el contrario, apoderándose de dicho país, ponía fuera de combate á uno de sus enemigos, infundía confianza á las tropas con un primer triunfo, y alejaba la guerra de las fronteras propias. La Sajonia convertida en potente baluarte contra una invasión por la Bohemia, le proporcionaría además, soldados, provisiones y dinero de las contribuciones.

Tales fueron, en efecto, las consecuencias de la invasión de la Sajonia, á la que se resolvió por las consideraciones que se acaban de exponer.

2.<sup>a</sup> *La configuración del teatro de la guerra.* El estudio del papel que desempeña el terreno—dice el coronel Vial—es indispensable antes de la entrada en campaña. En 1805, cuando el emperador Napoleón prevé la guerra con Austria, envía á sus generales Murat, Savary y Bertrand á recorrer la Alemania con nombres supuestos, con la misión de estudiar el terreno y reconocer las carreteras, posiciones, cursos fluviales, cordilleras, puentes, desfiladeros y medios de subsistencia con que cuenta dicho país.

En 1866, previendo el gobierno prusiano la guerra con Austria, comisiona á un gran número de oficiales para que practiquen en Bohemia análogos reconocimientos.

En 1870, en fin, todo el mundo ha notado el perfecto conocimiento que tenían los alemanes de nuestro país, en muchos puntos del cual conocían mejor que nosotros mismos nuestras vías de comunicación, los accidentes del terreno y nuestros recursos; lo que demuestra cuán ventajoso es estudiar con anticipación y con el mayor esmero el terreno en qué se ha de operar.

La base común de todos los planes de campaña, descansa en tres clases de consideraciones; en un estudio preliminar que abraza tres partes principales: una parte geográfica, una parte histórica y una parte estadística.

La parte geográfica no es otra cosa que el estudio del teatro de operaciones, estudio que se efectúa sobre un mapa general que ofrezca, en un

mismo cuadro, la totalidad del tablero. Para llenar su objeto, basta que el mapa dé exactamente los límites de los estados, la posición de lugares, especialmente los que han de desempeñar un papel en las operaciones y constituir puntos estratégicos; y por último, la dirección de los ríos principales y secundarios, y de sus afluentes, de los canales, de las montañas y de las vías de comunicación que formarán las líneas estratégicas territoriales ó de maniobra. Los mejores mapas son los más claros; esto es, los que prestan menos detalles inútiles. El estudio geográfico del teatro de operaciones comprende el examen del papel que pueden desempeñar sus diversos accidentes, y el cálculo de las marchas que ofrecen las distintas líneas de operaciones; es, pues, una especie de descripción militar del tablero. Como modelo de descripción de este género, pueden citarse la de Italia en las *Memorias* de Napoleón; las del valle de Mein y del Danubio, la relación de la campaña de 1796 por el archiduque Carlos, y finalmente, la del teatro de operaciones de 1809, por el general Pelet.

Viene luego la parte histórica, que abraza el estudio de las operaciones que anteriormente han tenido lugar en el territorio donde se va á operar. Se inquieren entonces las faltas cometidas y las inspiraciones felices, y se examinan los triunfos y los reveses, esforzándose por penetrar sus causas. En este estudio es en el que hallará un general el manantial principal de sus combinaciones. Las aplicables á un mismo teatro no son por lo regular en gran número; pero sabiendo lo que hicieron sus antecesores, adivinará más fácilmente un general lo que á su vez debe hacer, si bien teniendo en cuenta la diferencia de los tiempos, de los hombres y de las circunstancias.

Todas estas circunstancias las enseña la historia, y de esta suerte pone á los generales en presencia de sus antecesores; les hace celebrar una especie de consejo de guerra, en el que los contemporáneos se aprovechan de la experiencia de los que los han precedido; pero en dicho consejo, como ya dijimos, es preciso saber distinguir las analogías y las diferencias, apreciar exactamente las situaciones, no tomar una época por otra: 1870, por ejemplo, por 1792.

Por último, para prepararse convenientemente para la formación de un plan de campaña, es preciso también hacer un estudio estadístico del teatro de operaciones; comparar los recursos de que disponen las potencias beligerantes, en hombres, caballos, dinero, material y provisiones de todas clases; estudiar el terreno bajo el punto de vista de los recursos que

podría proporcionar; y en fin, pensar en la preparación administrativa de las operaciones por medio de almacenes, hospitales y todos los demás establecimientos necesarios á un ejército.

El ilustrado jefe del ejército belga Mr. H. C. Fix considera así estas cuestiones:

Se resuelve en seguida obrar con osadía ó con prudencia con arreglo á la configuración del terreno, y según la facilidad de aplicar los preceptos fundamentales del arte de la guerra en escala más ó menos vasta.

En la elección de la base, se tiene en cuenta la naturaleza y la dirección de la frontera, de las montañas, de los ríos, de las carreteras principales, etc., que existen en el teatro de operaciones.

.....  
3.<sup>a</sup> *La distribución de las fuerzas enemigas.*— Puede suceder que las fuerzas del adversario estén demasiado diseminadas y no se sostengan mutuamente.

Si vuestro ejército se encuentra reunido ó se halla sobre líneas interiores, tendréis ocasión de aplicar los preceptos núm. 1 y 2 (1), conduciendo nuestras masas sucesivamente contra las fracciones aisladas de las fuerzas del contrario.

Hé aquí algunos ejemplos á este propósito:

1.<sup>o</sup> En 1793, una potente coalición amenaza invadir la Francia por siete puntos á la vez, desde Strasburgo á Dunkerque.

Al entrar Carnot en el ministerio de la Guerra, halla las fuerzas francesas diseminadas en ocho pequeños ejércitos, siete de los cuales se oponen á los ejércitos superiores de la coalición, formando el octavo la reserva.

Los franceses son, pues, inferiores al enemigo en cada punto de contacto, pero en breve cambia Carnot tal estado de cosas. Conformándose con los preceptos 1 y 2, dirige sucesivamente esta reserva en socorro de Dunkerque, de Manbenge y de Landan; y esta pequeña masa, transportada en posta y secundada por las tropas ya reunidas en los diversos puntos nombrados, logra hacer evacuar el territorio francés.

2.<sup>o</sup> En el mes de junio de 1815, ocupan los aliados desde el Mosa al Escalda, un frente estratégico muy extenso. El plan de Napoleón consiste

---

(1) Precepto núm. 1: empeñad vuestras masas contra las fracciones de las fuerzas del enemigo, ó vuestras grandes fracciones contra las pequeñas suyas.

Precepto núm. 2: operar siempre sobre las líneas interiores.

en penetrar, con todas sus fuerzas reunidas, entre los dos ejércitos enemigos y batirles separadamente (precepto núm. 1). El 14, mediante marchas rápidas y secretas, concentra á todas sus fuerzas sobre el Sambra y el Mosa (precepto núm. 2). El 15 sorprende las avanzadas prusianas y pasa el Sambra por tres puntos, y el 16 bate á Blucher en Ligny. Su plan ha tenido un éxito completo, porque ha logrado separar los ejércitos aliados.

3.º En 1831, el ejército belga, en vez de concentrarse y conservarse compacto en una buena posición, es diseminado sobre varios puntos de la frontera amenazada.

Un cuerpo se halla en Flandes; otro mandado por el general Tiecken de Thernove, en Turnhout; y un tercero á las órdenes del general Daine, en Hasselt y en Maeseyck.

Esta diseminación es causa de su derrota. El Príncipe de Orange se lanza entre los ejércitos de Tiecken y de Daine con sus masas compactas, concentradas, rechaza al segundo en desorden sobre Lieja, y obliga al primero á retirarse.

.....

La distribución de las fuerzas enemigas, combinada con la configuración de las fronteras, puede daros ocasión para aplicar el precepto núm. 3.

Aunque en principio no debe cambiarse nunca de base de operaciones—dice Napoleón—es preciso, sin embargo, cambiarla cuando lo exigen las circunstancias; siendo entonces ésta una de las más hábiles maniobras del arte de la guerra.

Combiando su base de operaciones para operar en unión con Wellington, fué como Blucher aseguró la derrota de Napoleón en Waterloo.

4.ª *El valor relativo de estas fuerzas.*—Si su verdadero valor estuviese representado solamente por número, la cuestión sería muy sencilla; pero las consideraciones siguientes pesan mucho más en la determinación de la fuerza de un ejército que sus efectivos:

*Organización y disciplina.* ¿Tenéis que combatir contra tropas veteranas ó contra reclutas? ¿Los oficiales son buenos ó malos? ¿Son las tropas de una nación ó de varias que se baten en provecho de un pueblo dominador al que detestan? ¿Pueden maniobrar con rapidez y precisión? ¿Son reclutadas por el servicio personal obligatorio, ó se componen de las clases ínfimas de la sociedad á causa de la redención á metálico?

Con tropas veteranas opuestas á otras nuevas; con un ejército bien mandado, bien disciplinado, opuesto á otro que lo esté mal; con hombres de

una sola nación opuestos á un ejército compuesto de tropas de varias; con fuerzas reclutadas por el servicio personal opuestas á otras donde rigen la redención y substitución; con un ejército que manibre bien y con rapidez opuesto á otro que no pueda hacer ambas cosas, obrad osadamente, tratad de obligar al enemigo lo más pronto posible á una acción general que pueda ser decisiva.

Empero si, por el contrario, se encuentran invertidas en vuestra contra estas condiciones, está en vuestro interés evitar una gran batalla; ganad tiempo para ejercitar y aguerrir vuestras tropas, y entablad pequeños combates en que las probabilidades se inclinan á vuestro favor: todo con el fin de inspirar confianza á vuestros soldados.

Si os véis precisados á combatir, que sea en una posición fortificada, cuya fuerza aumentaréis por todos los medios posibles, y sobre todo, cuidado de hacer fácil línea de retirada, y de que vuestro plan esté perfectamente formado en vuestro espíritu. La experiencia demuestra, en efecto, que el partido más débil *numérica y moralmente*, adopta instintivamente, por decirlo así, la defensiva estratégica cuyas principales ventajas son las siguientes:

1.º Un conocimiento más profundo del teatro de operaciones y de las posiciones estratégicas en las que se desea sentar la batalla, puesto que se opera en país propio; y como consecuencia, un empleo más favorable y más fácil del terreno para el bosquejo y la ejecución en globo del plan de campaña.

2.º El sostén de las plazas fuertes que puedan servir de refugio en caso de derrota, ó obligar al enemigo á paralizar una parte de sus fuerzas para bloquearlas.

3.º El apoyo inmediato de la nación, y, por consiguiente, recursos considerables y noticias y datos exactos; en caso de necesidad absoluta, el armamento de todos los hombres válidos.

De todos los generales modernos, Napoleón es quien mejor ha sabido electrizar á sus tropas por medio de ardientes proclamas, y servirse del entusiasmo de que se inflama el corazón del soldado á consecuencia de combates felices, y del desaliento en que reúnen al enemigo.

Bello ejemplo de esto tenemos en la resolución que tomó el emperador de conducir á su ejército á las llanuras de Arcole y atacar en ellas á los austriacos á quienes combatiera los dos días anteriores.

Juzgaba, pues, muy desmoralizados á sus adversarios, después de ha-

ber sido rechazados durante dos días por un ejército inferior en una mitad.

Estas consideraciones, y las pérdidas de los austriacos, le inspiraron el designio atrevido, en apariencia temerario, de atacarlos en campo raso.

Aquí nos parece oportuno acudir al libro X de las obras del Vizconde de Puerto, donde dice:

Procura combatir cuando gran porción de tu ejército se componga de tropas de otro príncipe que se hayan de retirar presto, porque se acaba el tiempo de su contrato, que no quiera su amo proseguir, las necesite su dueño en diversa frontera, ó por otro motivo, pues en tal caso los enemigos todo lo aventuran de lo suyo, y tú expones parte de los ajenos, mereciendo este nombre los que, abandonándote dentro de breve tiempo, te dejarían en disposición de no poder resistir, si antes no ganases una batalla.

Aníbal, conociendo la natural inconstancia de sus aliados, los galos, se daba prisa de combatir al ejército de Sempronio, como lo ejecutó con feliz suceso en Trébia. Polibio, que da esta noticia, continúa: «grande fué la alegría de los cartagineses, porque sobre el campo de batalla quedaron pocos españoles y africanos, y la mayor parte de los muertos eran galos».

El peligro es que los jefes de las tropas auxiliares ó alquiladas no las quieran aventurar en vísperas de retirarse; pero solicita persuadirlos con el tamaño de las ofertas, si no bastaren las insinuaciones del honor.

También es de solicitar la batalla, cuando sepas que si tardas en derrotar á los enemigos, éstos reforzarán mucho su ejército con tropas tuyas ó de antiguos ó nuevos aliados; se entiende si tú no esperas igual aumento.

Es preciso anticiparte á una batalla cuando preveas que por falta de víveres ó dinero, tu ejército se desbandará dentro de pocos días, se reforzarán tus enemigos con tus desertores, y quedará entonces tu país al arbitrio de las armas contrarias, pues si ganas la batalla, podrás alargarte á tierras de que saques algunas contribuciones, y en el ínterin el gusto de la victoria tendrá á tus soldados menos descontentos en la miseria.

El duque de Borbón, el marqués de Pescara y D. Carlos de la Vaya resolvieron combatir sobre Pavía al ejército de Francisco I de Francia, por no haber dinero para pagar las tropas de España, que ganaron aquella batalla, sin lo cual se hubieran deshecho por falta de subsistencia.

Si previeres que los enemigos, destruyendo tu país, te pondrán en la expresada falta de víveres ó dinero, y en la de reclutas y remontas, com-

bátelos antes, así para preservar á tus tierras de aquel daño, como porque los enemigos no se refuercen con las conquistas y no sea mayor después la imposibilidad de resistirlos.

Cuando por la referida falta de víveres ó por otro motivo, te veas obligado á descampar de la presencia de los enemigos, no habiendo más camino que el de vados ó desfiladeros, empeñadas en los cuales tu vanguardia quedaría abandonada á los contrarios la retaguardia, toma el partido de atacarlos primero que el de retirarte.

A veces el adverso clima, la escasez de víveres, la abundancia de frutas, la calidad perniciosa de las aguas, el descuido en conservar muy limpio el campo, la demasiada fatiga y otros varios accidentes, causan numerosas enfermedades á un ejército; debes precisamente descampar, para salir del terreno contagiado, y si con todo eso las enfermedades continúan, ó si para llegar á paraje sano y cómodo, has de abandonar á los contrarios porción considerable del país, atácalos primero que el estrago de la epidemia te ponga en imposibilidad de resistirles.

En el libro XIII dice el mismo gobernador de Orán en 1732:

«Para seguir el alcance de enemigos derrotados en batalla, si tuvieses aún el bagaje de tu ejército en el campo, le harás mandar con guardia de las tropas más fatigadas á puesto seguro, como es una plaza tuya, una montaña de difícil abordó ó detrás de un río cuyos puestos domines; con el bagaje irá también la artillería que pueda excursar, los soldados y caballos estropeados, heridos ó enfermos, á fin de poder con el resto de las tropas continuar el alcance con menos embarazo, que llevando uno y otro».

César, para poder más bien seguir á las tropas de Verzingetorix, derrotadas en un combate cerca de Alexia, envió su bagaje á una montaña con dos legiones de guardia, y estando libre de aquel estorbo continuó el alcance hasta la noche, que llegó á picar la retaguardia de la infantería enemiga, no obstante que ella había sacado mucha ventaja en la retirada.

Si los enemigos tuviesen muchos días de marcha desde donde fueron batidos hasta país que los asegure, y hubiesen de hacer precisamente dichas marchas por un solo camino, porque sean despoblados los otros y no hallarían víveres en ellos, ó porque en los mismos falten forraje ó agua, luego que hayas derrotado su ejército, enviarás con diligencia orden á todos los lugares que estén cerca del camino por donde los enemigos puedan retirarse, para los que no tienen fuerza de impedir á sus tropas la entrada, lleven

á las plazas próximas (ó tantas léguas lejos) los ganados, víveres y bagajes existentes en dichos lugares, y que derramen ó quemem los aceites, vinos, granos, harina, legumbres ó cualesquiera otros comestibles que sus dueños no sean capaces de poner en salvo dentro de tantos días, cuyo número determinarán tus órdenes por el cálculo que formes del tiempo que las partidas ó destacamentos de los enemigos necesiten para llegar á los expresados pueblos á recoger aquellos géneros ó bagajes en que transportar los que encontrarían en otra parte; cuyas diligencias hechas, los paisanos con sus hijos y mujeres se retiren á donde se libren del rigor de los enemigos; y á fin de que ejecuten puntualmente las órdenes, en ellas mismas les ofrecerás subsistencia en las plazas ó poblaciones á que vayan, reedificar las casas que los enemigos desolaren, pagar los víveres destruídos y el transporte de los alejados, y empeñarte con tu soberano para que conceda á aquellas comunidades grandes privilegios y distinciones. Por otro lado, los amenazarás en las citadas órdenes de quemar sus lugares, quitarles para siempre sus haciendas, castigarlos como inobedientes y desafectos á tu príncipe, si no se pone en exacta ejecución todo lo mandado, y la diligencia de romper los molinos, destruir los pozos, norias ó balsas cuando no haya en el país otras aguas, y quemar los forrajes que no puedan retirar, tanto la paja ó yerba recogida en las casas ó amontonada en válagos ó almiarés, como las mieses que estando ya cerca de su sazón tomarán fácilmente fuego.

Después de haber César, junto á Antun, derrotado á los suizos y puéstose ellos en retirada con más de cien mil hombres por el país de Lanareo, viendo César imposible á aquel número de tropas el hallar víveres sin la asistencia del país, adelantó orden á los de Langres para que, so pena de ser tratados como enemigos, no diesen subsistencia alguna á los suizos, que llegando á padecer una extrema necesidad por el arbitrio de César, se le rindieron.

Cuando tu ejército penetre por diversas partes de las líneas enemigas, y siga con viveza á las derrotadas tropas, naturalmente se retirarán en distintos cuerpos y en distinto rumbo, esto es, cada porción de los contrarios por el camino más corto correspondiente á los costados, centro ú otro punto en que se hallen: en tal caso, infórmate del número de cada tropa enemiga por los espías, desertores, paisanos ó partidas que hayan observado su marcha, y haz sobre aquellos cuerpos igual cantidad de más gruesos destacamentos que prosigan el alcance hasta acabar de batirlos ó detener-

los en el tránsito de los desfiladeros; al mismo tiempo despacha un buen trozo de caballería que á toda fuerza se adelante á ocupar algún puente ó paso, donde sea verosímil concurren los enemigos para incorporarse ó para introducirse en sus plazas; pues viéndose aquéllos fugitivos, por todas partes acosados, muchos desfilarán para desertar á sus casas, y los otros, persuadiéndose á que en tropa tuya va todo tu ejército, no harán resistencia cuando los alcances.

De noche las tropas del alcance no hablen alto, ni los tambores toquen, ni se lleven pipas ó mechas encendidas, porque los enemigos reconociendo la cercanía no apresuren el paso, ó se formen á esperarlas en buen orden de combatir, ó porque observando el camino que llevas no te burlen tomando ellos otra vereda; antes bien, convendría darles á creer por espías dobles, que tus tropas se encaminan por aquellos parajes que ellas dejan libres.

En caso de retirarse los enemigos en diversas tropas, si el país de su marcha fuese guerrero y afecto á tu príncipe, luego que ganes la batalla enviarás á los paisanos apretante orden para que acudan con sus armas á disputar á los contrarios los vados y desfiladeros y á embarazar á sus partidas que se alarguen por los costados á recoger víveres. Mandarás también á los paisanos que rompan los puentes y retiren las bareas de los ríos que los enemigos hayan de transitar; pues todo esto los detendrá algún tiempo, sea para vencer el estorbo, remendar ó construir los puentes, ó rodear camino, y entonces tus tropas consiguen lugar de alcanzarlos.

Los mejicanos que perseguían á Cortés en su retirada á Tlascada, adelantaron á los habitantes del país por donde habían de pasar los españoles, orden para que se presentasen á retardarles la marcha, hasta que acudiese el ejército de Méjico, que se había detenido á solemnizar la sepultura de los hijos de su emperador Moctesuma.

Retirándose los enemigos en considerable número, aunque sea con gran desorden, procura no caer en el mismo con resbalar en el ansia de alcanzarlos, porque podrían acaso rehacerse primero que tú, y de vencidos volverse vencedores, especialmente si sus tropas por más ligeras ó por menos fatigadas, en las horas precedentes á la batalla, son capaces de reunirse á su retaguardia, antes que las tuyas con tu vanguardia, ó si acostumbran pelear á la desbandada, y tu ejército sólo tiene práctica de combatir en línea.

Si el supuesto considerable cuerpo de tropas enemigas se retira del

combate por terreno de bosques ó montañas, no basta que los destacamentos destinados á picarles la retirada se avancen poco y en buen orden, sino que es preciso avancen sobre su frente contados batidores sostenidos de pequeñas partidas, que avisen luego que hallen algunos de los enemigos; en cuyo caso es indispensable reconocerlos antes de empeñarse en un mal paso, por no dar en la emboscada que los enemigos pueden hacerte, más peligrosa por un flanco, pues allí sería menos tu oposición que en el frente.

De noche nunca sigas á los enemigos que se retiran en grueso número, particularmente si no lucen las estrellas ó luna, ó si la obscuridad que aumentan los bosques impide á tus batidores de reconocer las cercanías del camino, porque aun cuando éste fuese más conocido á tus tropas que á los contrarios, se aumentaría tu peligro, aunque te halles provisto de buenos guías.

Sea de noche ó de día, si vieres que, á pesar de tus providencias, muchos soldados quedan á botinar en el campo, otros se adelantan con desmoderada ambición de alcanzar á los enemigos, y otros van atrasándose de la marcha por cansados, harás tocar la retirada primero que el desorden se aumente, y despacha partidillas de caballería con oficiales de bastante grado y juicio, que se avancen á recoger las tropas desmandadas hacia la vanguardia.

Si los derrotados enemigos conservan razonable número y coraje, nunca tu ejército corre tanto peligro de ser batido como la noche siguiente del día de tu victoria, porque las vencedoras tropas se adormecen sobre la confianza y el cansancio, se abandonan á la alegría que de ordinario es el preámbulo del desorden, y conciliado el sueño con la mucha comida y vino que halla en el campo de los enemigos ó que compran á sus vivanderos con el dinero de la presa, quedan incapaces de la buena guardia; á veces los mismos contrarios tienen á prevención en su campo ó cercanías víveres en que el adversario ejército se bebe, y si no tropiezan en reparos de la conciencia, confeccionan la bebida de manera que pequeña cantidad emborrache.

Batieron los romanos junto á Agrigento al ejército de Hannon cartaginés; pero entre la confianza y el cansancio se introdujo en los vencedores la negligencia, de la cual gozando Aníbal, que se hallaba sitiado en dicha plaza, salió de ella con su guarnición la noche del día de la derrota, y por encima de las líneas romanas se puso en salvo á media noche, sin

que el ejército de Roma lo conociese hasta por la mañana. (No fué el grande Aníbal).

.....

Si te parece que los víveres de la plaza ó plazas enemigas durarán más que los que puedas juntar en el país contrario y conducir del tuyo, ó si no te hallas con pertrechos y gente bastante para atacar á un tiempo dos plazas, sitia la más importante y fuerte, que sobre una batalla ganada por tí re rendirá más fácilmente, que cuando los enemigos hubiesen recobrado ánimo, reclutado su ejército y perdido el tuyo porción de tropas en la toma de otros puestos.

Aníbal, saliendo de Italia, volvía frecuentemente á mirarla, maldiciéndose por no haber ido en derechura á Roma luego que ganó la batalla de *Cannas*, como se lo aconsejaba Máharbal.

Refiriendo Solís que Hernán Cortés procuró pasar de paz en los dominios de varios pequeños príncipes que se hallaban primero que Méjico, dice: Su dictamen era que se debía ir antes á la cabeza que á los miembros para llegar con las fuerzas enteras á lo más dificultoso.

No por lo dicho quiero que fiado sólo en tu victoria emplees el ejército sobre una plaza muy fuerte sin los necesarios pertrechos para atacarla; pues aunque el haber ganado la batalla puede contribuir á que los sitiados anticipen algunos días la rendición (abatidos por la pérdida de su ejército y desesperanzados de socorro), si la guarnición tiene honra no se entregará sin brecha, y ésta no se abre sin artillería, pólvora y balas, ni tu ejército subsistirá en el interior de la plaza sin buenos almacenes de víveres, y perderías el tiempo que pudieras aprovechar en otras operaciones.

Gustavo Adolfo de Suecia, cuando hubo ganado la batalla de Lec, embistió á Ingolstat; pero viendo en la resolución de los sitiados y en las circunstancias de su ejército, no le sería fácil tomar aquella plaza, desistió de la empresa «por no perder el fruto de otras más breves y considerables conquistas», según dice el continuador de Forestí.

Aunque este capítulo, por su epígrafe, se refiere á *los planes de campaña*, y las reflexiones del ilustre vizconde de Puerto que preceden corresponden al desarrollo de dichos planes, será conveniente recordarles al formar, si no el proyecto general de una campaña, los parciales que todos los días ó con muy breve plazo ocurren necesariamente.

Para cada uno de éstos no podemos dictar reglas ni prescribir leyes

que hayan de presidir á su formación; tan infinito es el número, que una completa clasificación sería interminable, y aun tratando de enumerarlos todos, siempre sería esta clasificación deficiente, porque no pueden precisarse los que imprevistamente han de presentarse.

Entonces, para formar esos *planes* que parcialmente se dirigen á la toma de plazas, diversiones secundarias, y en general operaciones auxiliares del proyecto ó plan general, es preciso reunir los conocimientos en que se funden el buen éxito de estos proyectos en su desarrollo.

En el plan de la campaña ya se hallan indicados estos proyectos parciales, pero separadamente; después han de formularse con todo detalle, previniendo cuantos inconvenientes puedan presentarse en su ejecución.

Además, el plan primitivo está sujeto á errores ó indicaciones no presúmidas, y siempre necesita modificaciones más ó menos transcendentales.

En los planes parciales conviene exagerar algo los inconvenientes, porque el exceso de precaución brinda mayor seguridad.

Sin ser muy extremada, porque entonces quebranta la moral de las tropas, la precaución será siempre la mayor garantía para la seguridad del ejército.

Volvamos al *valor relativo de las fuerzas* en la obra de Mr. H. C. Fix:

*La pronta movilización del ejército y una rápida concentración sobre el tablero estratégico.*

En nuestros días, es de una importancia suma la cuestión de la movilización, ó sea del paso rápido del pie de paz al pie de guerra.

Es muy esencial también que el ejército se concentre lo más pronto posible sobre su base, á fin de dar principio á las operaciones antes que el enemigo.

Las concentraciones del ejército—dice el coronel Vial—rara vez son simultáneas. Una declaración de guerra es ordinariamente precedida de negociaciones diplomáticas; y los preparativos de guerra marchan á la par de dichas negociaciones. Se efectúa el armamento, y se negocia simultáneamente; se activan ó se retrasan los preparativos, según la mayor ó menor inconveniencia de las hostilidades; pero siempre de manera que no vengán á sorprendernos los acontecimientos.

En general, lo que es preciso ante todo, es que el gobierno de la nación sume á una expectativa discreta, la decisión que es preciso demostrar en los casos en que el honor de la patria ha sido directa ó indirectamente mortificado al amparo de pretendida superioridad. Es preciso que, ni por

un momento pueda darse lugar á suponer que el temor consiente la afrenta, ni la intervención ajena ni aun la censura ó apreciación oficial de la conducta del poder del Estado.

Los hombres que constituyen el gobierno son los llamados á velar por el respeto nacional, y á menos que el egoísmo ó exagerado interés sea tan pernicioso que haga olvidar deberes patrióticos, están obligados á desempeñar con la lealtad propia de su alta significación el cargo que ejercen, mereciendo la confianza de la más alta representación del poder supremo.

Lo contrario es indigno de nobles ciudadanos: perturba el orden social de la nación; constituye un delito de lesa patria y provoca disidencias y luchas intestinas que á toda costa deben evitarse, porque á las veces suelen comprometer la forma de gobierno con que una nación podría sostener dignamente su prestigio sino fuera tan mal representada en los funestos hombres de la administración del Estado.

El primer derecho del hombre es el derecho á la vida, é inmediato á éste surge el derecho á la propiedad. La conciencia debe regir nuestros actos para ejercitar ambos derechos; pero para sostenerlos, para defenderse dentro de los deberes que ellos imponen, es preciso, imprescindible, el derecho de la fuerza; ella sola puede garantizar el cumplimiento de aquellos santos deberes, y ella sola puede amparar esa hermosa libertad que Dios creó para el hombre sobre la tierra.

La fuerza á que aludimos no es difícil comprender que la constituye la nación armada, esto es, el ejército; que para el respeto y acatamiento de las leyes en el interior del Estado y para garantizar la existencia del Estado mismo, es preciso un elemento que contenga dentro de sus respectivos límites á los demás pueblos con relación al que defiende; que el respeto y la consideración que el Estado inspire á los otros será ciertamente fundada, sobre todo en el poderío é instrucción de su ejército y de su armada, y más difícil será en tales condiciones excitar, ofender ó injuriar al que tal organización militar cuenta, ni intervenir en los asuntos de su gobierno.

De esa organización depende la tranquilidad en el interior del Estado y el profundo respeto que en el exterior ha de merecer el pabellón que está sostenido por el poder esencialmente militar.

Solamente faltará luego hacer una oportuna y discreta aplicación de aquellos elementos; es decir, aptitud directiva.

En tal caso, como dice Montesquieu, es funesto atacar á un príncipe prudente que tiene sus estados en una defensiva vigilante.

Diez condiciones esenciales, según Jomini, concurren á la perfección de un ejército.

- 1.<sup>a</sup> Un buen sistema de reclutamiento y de remonta.
- 2.<sup>a</sup> Una distribución nacional de las tropas que facilite una rápida organización.
- 3.<sup>a</sup> Una robusta organización de las reservas nacionales.
- 4.<sup>a</sup> Un sistema de instrucción práctica que amolde por completo á oficiales y soldados á las maniobras y al servicio de campaña.
- 5.<sup>a</sup> Una disciplina severa, sin ser humillante, y un espíritu de subordinación arraigada en las convicciones de todos los grados más aún que en las formalidades del servicio.
- 6.<sup>a</sup> Un sistema de ascensos basado en el mérito y las aptitudes reconocidas, y otro de recompensas bien escalonadas para premiar las acciones brillantes y la abnegación.
- 7.<sup>a</sup> Una sólida y científica organización de la industria militar.
- 8.<sup>a</sup> Un servicio de estado mayor general reclutado en la flor de todas las armas, que posea la instrucción y la experiencia práctica necesaria para la dirección de las operaciones militares.
- 9.<sup>o</sup> Una sabia organización de los servicios administrativos, basada en la descentralización, que permita llegar al fin por medios sencillos, prácticos y rápidos.
10. Una amplia organización del Ministerio de la Guerra; reglamentos generales, sencillos, al alcance de todo el mundo; un consejo-junta superior, de excelente composición, para organizar el mando y dar impulso á la alta dirección del ejército.

A todas estas condiciones ha de responder la aptitud de los hombres que dirijan la aplicación de ese ejército y mantenerla en el concepto que ante la nación merece la garantía que representa, puesto que es el principal elemento para sostener la dignidad nacional.

Maquiavelo preconiza que el diferir la guerra no es evitarla, sino más bien proporcionar ventajas al adversario; en una palabra: la indecisión es funesta, la falta de resolución es la derrota moral cuando ésta no alcance los alarmantes caracteres de tangible y efectiva.

El pensamiento de Fenelón es grandioso, previsor y altamente patriótico cuando aconseja que en un sólo caso, la guerra, á pesar de todos sus

males, llega á ser necesaria: y es aquel en que no se la podría evitar sino á trueque de dar demasiado asidero y ventajas á un enemigo injusto, artificioso y de gran poder.

Pensamos como Mirabeau: que la debilidad es la que atrae la guerra; pues es preciso que las altas virtudes del soldado guarden armonía con el gobierno del Estado, y así lo significa Cicerón al discurrir sobre *los deberes* diciendo: ¿Qué pueden en el exterior los más fuertes ejércitos, cuando falta en el interior la sabiduría en los consejos?

\*\*\*

Dentro de los planes de campaña están comprendidas las combinaciones estratégicas. Estas se fundan en datos de distinta índole: los unos positivos, los otros hipotéticos; son los primeros, aquellos que pueden adquirirse por espías prisioneros, desertores y, en general, por un buen sistema de reconocimientos. La mejor clasificación de ellos se hará sobre el terreno á medida que surja la necesidad de obtenerlos, pero desde luego puede decirse que los más importantes y necesarios, son: las posiciones de los cuerpos, su organización, puntos de apoyo, líneas estratégicas, sistema de abastecimientos y recursos en general con que cuenta el ejército contrario; clase de tropas, su armamento; y de los hipotéticos podemos enumerar las maniobras que ha de ejecutar el adversario, sus proyectos, carácter de los generales que mandan las tropas enemigas, estado moral de estas tropas, verdadero fin de las operaciones y cuantos más puedan deducirse de los positivos que se conozcan.

En todo plan de campaña, así como en toda combinación estratégica, la primera parte del plan lo constituye un estudio preliminar de las nociones geográficas, históricas y estadísticas del terreno donde se ha de operar.

La segunda parte comprende la determinación exacta ó posiblemente exacta del objetivo, fuerza de ataque y defensa, causas de la superioridad por cualquier concepto y objetivos secundarios.

La tercera parte, que consiste en hallar la previsión de las maniobras del adversario; la indicación de las combinaciones estratégicas que podrán oponerse, bases de operaciones y líneas de abastecimiento, de comunicaciones, de ataque y retirada.

Cuando se emplea la ofensiva, el fin es quebrantar el ejército contrario

para vencer, y el objetivo dominar el territorio, empleándose como medio eficaz el apoderarse de la capital del Estado y las que constituyen las llaves de la defensa.

Se adopta la defensiva, podemos emplear la defensa directa ó indirecta: La primera desarrolla una política franca, oponiéndose de frente á las intenciones y planes del adversario. En la segunda, el ingenio predomina y se prefiere á la oposición de la primera: entorpecer y dificultar las comunicaciones del enemigo sin dejar de batir la retaguardia y los flancos, amenazar su base y línea de operaciones y obligarle á emplear gruesos destacamentos para cubrir sus comunicaciones.

En la defensa directa se sostiene una retirada lenta y metódica, esperando que el equilibrio de fuerzas permita presentar batalla, que siempre procurará evitarse en el primer período de la campaña, porque el ejército ofensivo es aún muy superior al defensivo.

No es conveniente abusar del recurso de la plazas fuertes, porque se quebranta la moral del soldado; pero sí puede emplearse este recurso cuando es imprescindible, habiendo acumulado previamente tales medios de defensa que la plaza resulte inexpugnable, ó si constituye una tregua, que no pueden quedar en ella, al abandonarla elementos aprovechables por el enemigo.

(\*) En todas las posiciones hay un punto cuya ocupación proporciona ventajas decisivas; á este punto suele llamarse llave de la posición, y si ésta es de mucha extensión puede haber varios. Desde luego que estos puntos se han reconocido, á ellos deben dirigirse los principales esfuerzos; pero como es seguro que el enemigo acumulará también en ellos sus tropas, se hará todo lo posible por envolverlos, en lugar de atacarlos de frente. Este movimiento, que expone á una derrota los cuerpos que lo efectúan, si se hace á la vista del enemigo, no tienen igual inconveniente cuando puede ser favorecido por la obscuridad de la noche, un bosque ó cualquier irregularidad del terreno. También así su resultado es más completo, puesto que puede obligar á rendir las armas á las tropas que defienden el punto. Así es, que en casi todas las batallas se intenta ó ejecuta algún movimiento de esta clase.

Lo que hemos dicho al tratar de los terrenos propios á las maniobras de las tres armas, su empleo y sus propiedades características, nos dispensa

---

(\*) Montesinos.

de extendernos más sobre su distribución en los campos de batalla. Por otra parte, Napoleón ha dicho: «No hay orden de batalla habitual en los ejércitos modernos; una misma posición puede ser ocupada de muchos modos, y lo será siempre bien, si se tiene en cuenta el objeto propuesto, como asimismo la cantidad y calidad de las tropas que se tienen.»

El ejército que se defiende, necesita emplear más fuego que el que ataca, y así desplegará más tropas; pero dentro de una posición hay generalmente pueblos, bosques, casas de campo, vallado, colinas, etc.; desaparece naturalmente la regularidad de la formación, puesto que la infantería ocupa los pueblos, corta ó atrinchera las calles, se establece en las casas, abre aspilleras, corona los vallados y se cubre en las zanjas. La caballería á retaguardia de algún pueblo, bosque ó colina, aguarda el momento de obrar formada en columnas, mientras los trabajadores se emplean en formar talas, y los západores construyen atrincheramientos, ó colocan algún hornillo para volar un puente.

Conviene repetir una advertencia que ya hemos hecho en otra parte de esta obra; y es que la victoria no se decide comunmente por el que tiene más tropas, sino por el que logra ser más fuerte en un punto dado; y este último extremo no consiste tanto en la cantidad como en la calidad de las tropas, confianza, ardor y entusiasmo de que se hallen poseídas.

Los hospitales de sangre se colocan á retaguardia, en puntos á cubierto de los fuegos enemigos; allí se descargan los botiquines y demás objetos del material que los compone, y los cirujanos hacen allí la primera cura á los heridos.

Luego que han terminado las disposiciones, y las vanguardias ocupan el puesto designado según el plan, un número fijo de tiros de cañón anuncia el momento de los ataques. Para dar una idea de los principales rasgos comunes á casi todas las batallas modernas, terminaremos copiando á la letra la bellísima descripción siguiente que de ellos hace *Jacquinot de Presle*:

Un gran fuego de artillería abre la escena: las baterías están agolpadas sobre los puntos más ventajosos; y al mismo tiempo que concentran los proyectiles sobre las masas de tropas, despiden contra los pueblos que han de atacarse granadas que los incendian. Las columnas de infantería se forman y avanzan bajo la protección de este fuego; y sus tiradores, tendidos en guerrillas, se ven marchar por medio de las viñas y plantíos, deslizándose á lo largo de las zanjas y los vallados. Los gritos de *!á ellos! jadelan-*

*te!* se oyen por todas partes. Una cabeza de columna llega al pueblo de que va á apoderarse mientras otra lo envuelve.... Pero de repente, un fuego terrible de fusilería sale de las ventanas, de los vallados, de los parapetos y de las cercas que cierran las posesiones del campo. Una batería hasta entonces oculta, y oportunamente descubierta en este instante crítico, abre con sus balas claros horribles en las columnas que atacan, introduciendo en ellas el desorden. Los oficiales se esfuerzan con sus gritos en restablecer el combate, pero es en balde; pues aunque logran detener los fugitivos y que disparen algunos tiros, se remolinan las columnas y vuelven al fin la espalda. Los escuadrones de húsares enemigos salen sin pérdida de momento de una arboleda en que esperaban esta ocasión favorable, y lanzándose sobre los fugitivos, los atropellan y acuchillan. En tal punto, avanza la segunda línea á sostener las tropas batidas, y dejándolas pasar por sus intervalos, principia un fuego que rechaza la caballería que las perseguía.... Sin embargo, como el pueblo es la llave de la posición, va á verificarse un segundo ataque; pero habiéndose tocado ya las dificultades que ofrece el terreno, las columnas son menos profundas, y se aprovechan de cuantos obstáculos puedan preservarlas del fuego. Los zapadores van á su cabeza, y, ó rompen y deshacen las trincheras á golpe de hacha, ó se precipitan sobre las brechas. Las filas se confunden; los últimos soldados impelen á los primeros; el fuego se ejecuta ya á quemarropa; y los defensores son muertos á bayonetazos en las mismas casas.... cuando de improviso se presenta una reserva contraria, que encuentra á los vencedores entregados al pillaje y en el más completo desorden. Los oficiales, enfurecidos, sólo pueden reunir un pequeño número de hombres, los cuales, arrollados por necesidad, dejan al enemigo recuperar de nuevo la población, y la caballería que avanzaba para apoderarse del triunfo, se ve precisada á retroceder precipitadamente.

Allá á lo lejos se oye el toque de ataque, y una columna profunda vadea un arroyo cenagoso bajo el fuego de la fusilería y de la artillería, dejando marcada su marcha con sus cadáveres y heridos. Empeñada ésta en un camino hondo, sólo se descubren las puntas de sus bayonetas, hasta que por último despliega al salir del desfiladero, y contesta al fuego enemigo. La caballería que la sigue halla el vado encharcado, y los caballos, metidos hasta el pecho en el fango, se fatigan, y pasan al otro lado con una dificultad suma. Al fin forma á retaguardia de la infantería, y desembocando súbitamente por secciones, al través de sus intervalos, se arroja

en desorden sobre el enemigo. El movimiento simultáneo de tantos caballos estremece la tierra que pisan; los gritos de guerra se oyen distintamente. El terror precede á los coraceros, y sus armaduras centellean en medio de las bayonetas.... pero su carga ha sido feliz y traen prisionera una parte de la infantería, apresurando su retirada para rehacerse detrás de los batallones, que han formado ya un cuadro al ver avanzar la caballería enemiga.

De otra parte, la caballería ligera desplegada marcha por medio de las mieses. Sus guerrillas se tirotean con las del enemigo; y después de haberlas obligado á retirarse, se le ve hacer alto y prepararse para cargar á los escuadrones contrarios, sostenidos por la segunda línea, que se encuentra formada en columnas parciales cubiertas por un pequeño abrigo que les ofrece el terreno.

Las reservas, situadas en puntos desde donde ven el combate perfectamente, gritan de gozo á la vista del buen éxito del ataque y alientan á los combatientes. De cuando en cuando se suelen oír sus expresiones de sentimiento, ó bien sus risotadas descompuestas al observar una carga frustrada. La infantería descansa sentada en sus mochilas con los fusiles entre las rodillas; la caballería está á tierra, y algunos regimientos refrescan sus caballos fatigados, cubriéndose todos con centinelas montadas que cuidan de la seguridad del campo.

La línea combate en todas partes con éxito diverso; las tropas se empeñan todas sucesivamente sin decidir nada en punto alguno. El fuego graneado de la fusilería y el estruendo de la artillería ensordece los hombres más acostumbrados á este ruido. Los pueblos pequeños desaparecen enteramente envueltos en torbellinos de humo. Al mismo tiempo se oyen las grandes detonaciones que producen los carros de municiones, que saltan incendiados por las granadas que han reventado cerca de ellos. Allí se ven obreros intrépidos reponer las lanzas de las cureñas y los ejes rotos por el fuego del enemigo; por allá se descubre el movimiento continuo de los carruajes de la artillería, que vienen y van sin cesar desde las baterías á los parques de reserva; detrás de las tropas se descubren los carros de municiones destinados á reemplazar los tiros consumidos por aquéllas. En fin, la vista se fija naturalmente en los cadáveres que cubren la tierra, los cuales se ven despojar por hombres codiciosos, que deben sufrir bien pronto la misma suerte. Millares de heridos se separan de las líneas, dirigiéndose á los hospitales de sangre, llevados ó sostenidos por sus camaradas, entre

los cuales no faltan muchos que aprovechan esta ocasión para escapar del peligro, debilitando así considerablemente los cuerpos. Si el general que manda el ejército ha previsto este inconveniente, y ha ordenado en consecuencia que no se recojan heridos hasta después de concluído el combate, los que no pueden marchar quedan tendidos en el campo de batalla, expuestos á nuevas vicisitudes. Por lo común, son víctimas de los caballos que los atropellan, ó de las ruedás de la artillería que les pasan por encima.

Al general en jefe se le descubre colocado sobre una eminencia, tan pronto á pie como á caballo, con una carta delante y un anteojo en la mano. De todos lados llegan oficiales que le informan del estado de las cosas, y en todas direcciones se ven salir otros que llevan sus órdenes. A su intermediación tiene las tropas de más confianza, de que no se vale hasta el último extremo.

Mientras pasa esto en la línea, se espera con ansiedad una columna compuesta de todas armas, que marchó con la oportuna anticipación para envolver el flanco derecho de la posición enemiga. Se la supone empeñada en los desfiladeros que ha debido encontrar en su marcha; pero el día pasa y no se sabe nada de ella. El general en jefe despacha uno tras otro sus ayudantes de campo para adquirir noticias de su situación y para hacerle apresurar su marcha. Por fin, se sabe que está á la vista; cosa de que no dejan duda los movimientos del enemigo. El cañoneo de este nuevo ataque principia á oirse; la alegría se manifiesta en el semblante de los agresores, desalentados ya por sus vanos esfuerzos, y la esperanza renace en todos los corazones. Los atacados, atónitos, ven que se les escapa la victoria, y sacan de su izquierda con la mayor presteza los refuerzos que necesitan en la derecha, á donde dirigen también sus reservas.

El momento decisivo ha llegado. Las reservas del ejército ofensor marchan á su vez para secundar el ataque de flanco y marchar con fiereza; porque van convencidas de que el ejército entero tiene los ojos fijos en ellas, y sobre todo, porque se fía á su valor el éxito final del combate. La vista de los cadáveres y de los heridos, este espectáculo tan espantoso para los soldados bisoños, no hace efecto alguno en el ánimo de los veteranos que componen estas impávidas columnas. Las baterías de á doce que las preceden, rompen un fuego violento, que haciendo callar el de la artillería enemiga, bate después las tropas que las sostenían. Las columnas de granaderos se dirigen desde luego á la posición, superando todos los obstáculos; pero al caer sobre el enemigo, que le espera á pie

firme en línea desplegada, experimentan una pérdida considerable. En este punto tan crítico se les nota cierta indecisión, y tratan de contestar al fuego contrario, perdiendo así todas las ventajas del impulso. Por fortuna, los generales y jefes que las conducen, penetrados de la importancia de su situación, se ponen á la cabeza de sus soldados, y los inflaman nuevamente con su ejemplo. Una gran carga de caballería se dispone en este instante; las baterías de artillería ligera marchan al galope sobre el flanco de las líneas y preparan sus ventajas. Las dos caballerías se lanzan para embestirse; pero de una parte se ven escuadrones, que obligados á atravesar un terreno desigual y pantanoso, se desunen sin poder concluir su carrera; por otra las granadas que revientan en medio de ellos, asustan los caballos, precisándolos á retroceder. Allá se descubren algunos escuadrones que cargan con orden, y que al ir á cruzar sus espadas, sus adversarios, faltos de ánimo para cerrarse cuerpo á cuerpo con ellos, vuelven caras y son vivamente perseguidos; más lejos se perciben los artilleros acuchillados sobre sus piezas, que aún defienden hasta con los espeques y escobillones. Por todas partes se pelea con encarnizamiento; pero al fin los progresos del ataque de flanco son decisivos, pues prolongándose sobre la retaguardia de la posición, va á ser cortado el camino de la retirada, al cual se dirigen ya los húsares, apoderándose de una parte del bagaje.

En esta situación, el enemigo ordena su retirada, destinando para sostenerla las tropas de reserva, que son las menos fatigadas. Desde luego, dirige una brigada á toda prisa sobre un desfiladero por donde tiene que atravesar el ejército, para que le proteja este paso difícil, prescribiendo al mismo tiempo la formación de varias columnas de marcha; pero hallándose el ejército demasiado empeñado, la retirada no puede ya efectuarse sin ofrecer muchas ventajas al enemigo. La confusión reina en las tropas, y algunos generales *pierden la cabeza* en este momento crítico. Los ofensores se aperciben de ello, y sin temer ya cosa alguna, por haber vencido en todos los puntos, lanzan toda su caballería para recoger los frutos de la victoria. Los cuerpos de lanceros se precipitan sobre los cuadros y los rompen enteramente. Algunas masas de infantería se abren paso; pero los soldados del tren cortan los tiros de sus caballos y abandonan las piezas. Sin embargo, en medio de este desorden general, se notan todavía cuerpos que conservan su aptitud marcial, á los cuales se reúnen algunos restos de las tropas batidas; y la caballería, que se atreve aún á intentar algunas cargas, obliga á los vencedores á marchar con circunspección. Los

campos se ven cubiertos de hombres dispersos, de caballos sueltos y de carruajes que huyen en todas direcciones. Algunos tiros de cañón se oyen de cuando en cuando, hasta que llegando al fin la noche y cesando la persecución, queda poco á poco todo en el silencio más profundo.....

Las ventajas de la campaña ofensiva son considerables desde el punto de vista de la moral de las tropas, de la precisión en el objetivo y de la más probable sorpresa y quebrantamiento del contrario, que tiene que subordinar siempre sus maniobras á las del ataque.

El estudio de la campaña comprende:

- 1.º Organización de los ejércitos.
- 2.º Descripción del terreno.
- 3.º Operaciones estratégicas.
- 4.º Operaciones tácticas.

El coronel Vial desarrolla el núm. 3.º de los enunciados en la anterior clasificación, en la siguiente forma:

El ejército ofensivo está concentrado sobre la frontera; procede, en primer lugar, estudiar los puntos estratégicos sobre los que va á marchar; después, la base de donde va á partir, y que debe ser organizada con arreglo á los principios anteriormente expuestos; en seguida, la línea de operaciones que va á seguir; luego, el plan de campaña que se ha adoptado; y finalmente, las marchas estratégicas que producen la entrada del ejército ofensivo en el tablero.

Las operaciones dan realmente principio en el momento en que el ejército ofensivo se pone en movimiento y pasa la frontera; se le ve entonces dirigirse hacia su primer objetivo, las operaciones relativas á la conquista de cuyo punto son las que forman el período de la campaña, del que vamos á indicar sucesivamente los principales rasgos.

El ejército está organizado en cierto número de cuerpos, cinco por ejemplo, y avanza por su línea de operaciones en varias columnas, que supondremos son tres: una principal, ocupando el centro, compuesta de tres cuerpos de ejército escalonados á distancia de media jornada unos de otros; y dos secundarias, establecidas en las alas y formada cada una por un cuerpo de ejército. Una vanguardia general cubre la marcha colectiva, mientras que los parques siguen á cierta distancia á retaguardia. Los soldados llevan cuatro ó seis días de víveres, y su dotación de cartuchos; las baterías cuentan con 3 ó 400 tiros por pieza; el convoy conduce víveres para ocho ó diez días y un segundo abastecimiento de municiones. El

ejército puede, en consecuencia, maniobrar durante unos quince días sin preocuparse de sus subsistencias, y sostener varios combates sin la precisión de renovar las municiones.

Tan luego como el ejército ofensivo deja su base, es reemplazado en ella por otro de reserva, compuesto de una ó dos buenas divisiones, los depósitos de los regimientos del ejército activo y batallones de guardia nacional ó milicia; cuyo ejército de reserva guarda las plazas de la base y asegura las comunicaciones.

A medida que el ejército se interna en el territorio enemigo, se ve constituirse su línea de operaciones á su espalda, por medio de puntos de etapa y puntos de campaña.

Sin embargo, el ejército defensivo, que probablemente espera el ataque, se concentra en una buena posición, ó bien se reúne detrás de una línea de defensa apoyada en alguna plaza fuerte.

El ejército ofensivo se dirige entonces, sea directamente sobre el centro del defensivo, sea sobre su retaguardia, sea sobre uno de sus flancos. Procura, en una palabra, realizar alguna de las combinaciones de que ya nos hemos ocupado, combinación que constituye la parte más importante del plan de campaña.

En todos los casos, es de regla que el ejército ofensivo se ponga lo antes posible en presencia del enemigo, con el fin de estrecharle de cerca, como recomendaban Turena y Montecuculli; lo que puede llamarse cruzar el acero con el adversario, y conservar el contacto, que es el mejor medio de juzgar de sus intenciones y de adivinar sus proyectos.

El ejército ofensivo se aproxima, pues, al defensivo, y maniobra en torno de él, tratando de hacerle salir de sus posiciones, amenazando su centro, una de sus alas ó su retaguardia. Si las maniobras estratégicas no bastan para conseguir tal objeto, se recurre entonces á una batalla.

Si el agresor es vencido, se retira á su base para reorganizarse y volver á empezar las operaciones, ó para contener al enemigo si éste toma la ofensiva á su vez; pero si es vencedor, persigue al ejército derrotado, ocupa su primer objetivo, y conseguido este objeto, se detiene un instante para reorganizarse, renovar sus víveres y municiones, y prepararse para el segundo período de la campaña.

Organiza su primera base secundaria con arreglo á los principios que hemos estudiado; y para defenderla, forma una reserva estratégica, compuesta de divisiones procedentes de la base principal, de cuerpos fatiga-

dos, de convalecientes, y á veces de tropas aliadas, cuando la política viene en auxilio de la guerra. Esta reserva ocupa y contiene el país conquistado; dispone en él depósitos de víveres y municiones; asegura las comunicaciones del ejército activo; recoge los rezagados; prepara la línea de defensa que cubra la base secundaria; crea en esta línea plazas del momento, con almacenes, hospitales y cabezas de puente; establece puestos de campaña á lo largo de la línea de operaciones para garantía de su seguridad, y por último, bloquea ó sitia las plazas que haya dejado á su espalda el primer ejército. Cuando una de estas plazas tiene grande importancia, llega á ser entonces el sitio de la misma el nudo y la operación principal del primer período de la campaña.

Cuando el ejército ofensivo no es bastante numeroso para hacer á la vez la guerra de sitios y la guerra campal, se detiene y se limita é emprender el sitio (1).

En todos los casos, el conjunto de operaciones que acabamos de indicar constituye el primer período de la campaña.

Luego, una vez reorganizado el ejército ofensivo, descansado y con sus abastecimientos renovados, pasa al segundo período de operaciones, y vuelve á maniobrar durante otros ocho á quince días seguidos, llevando á cabo una nueva serie de operaciones basadas en los mismos principios que las del primer período. Generalmente, como estas operaciones son la continuación y la consecuencia de las anteriores, se repiten durante ellas las mismas maniobras. Por ejemplo: si la combinación del primer período consistía en un ataque central, las operaciones del segundo repetirán la misma maniobra, é irán también dirigidas contra el centro del enemigo. Si en el primer período se ha tratado de envolver una de las alas del ejército defensivo, en el segundo se encaminarán los esfuerzos hacia el mismo lado para aprovechar las ventajas ya obtenidas.

---

(1) Las plazas que un ejército invasor debe sitiar, son las comprendidas en la definición de *puntos estratégicos*, y cumplen alguno de los siguientes fines:

1.º Reforzar indudablemente su línea de operaciones; 2.º, permitir obrar sobre dicha línea; 3.º, permitir al ejército realizar el plan de campaña del modo más satisfactorio; 4.º, permitir frustrar vuestro plan de campaña.

Sitiar otras plazas que las que acabamos de designar, sería prodigar inútilmente el tiempo, las fuerzas y los hombres—los hombres sobre todo,—no sólo por las bajas ocasionadas por el sitio, sino también por la guarnición necesaria para la defensa de la nueva adquisición.

Todas las plazas cuya ocupación no es esencial para el ejército, pero que permitirían al enemigo amenazar sus comunicaciones, deben ser desmanteladas.

Empero debe tenerse muy presente, que este principio no es absoluto, y se modifica con arreglo á las circunstancias.

En este segundo período, en éste nuevo esfuerzo, en este segundo arranque, ha franqueado el ejército ofensivo un nuevo espacio de 40 ó 50 leguas, para alcanzar su segundo objetivo y para establecerse en la segunda base secundaria.

En seguida, vienen sucesivamente los períodos siguientes, que se desarrollan del mismo modo, siendo ésta la marcha metódica de las operaciones estratégicas de una campaña ofensiva.

Sucede á veces, que las ventajas alcanzadas en uno de los primeros períodos, son decisivas, y dan al ejército ofensivo una superioridad incontestable; el enemigo abandona entonces sin combatir varias líneas de defensa sucesivas. En este caso, es preciso seguir avanzando lo más rápidamente posible, y aprovecharse, sobre todo, de las ventajas obtenidas; y la transición entre los diversos períodos llega á ser menos sensible y más difícil de ver.

Para concluir: el ejército ofensivo ha logrado apoderarse de su objetivo definitivo; es decir, que ocupa la capital del enemigo después de haber destruido las fuerzas activas del mismo. La campaña queda entonces terminada. La potencia vencida pide un armisticio, que es seguido de un tratado de paz, viniendo en pos la evacuación del país, si bien paulatinamente, y á medida que se van cumpliendo por el vencido las condiciones impuestas por el vencedor, las que consisten ordinariamente en cesiones de territorio é indemnizaciones en dinero. La existencia del Estado se ve rara vez comprometida, por oponerse á ello la necesidad del equilibrio europeo.

Tal es la marcha general y metódica de las operaciones estratégicas de una campaña ofensiva.

#### CAMPAÑA DEFENSIVA (1)

Vamos á seguir ahora la marcha de las operaciones estratégicas de una campaña defensiva. Estas operaciones están subordinadas á las de la ofensiva, como lo vamos á ver trasladándonos á un teatro de operaciones donde una de las dos potencias beligerantes quiere quedar á la defensiva.

La defensiva ofrece ciertas ventajas: en primer lugar, se opera en un terreno conocido, cuya fuerza, naturaleza y accidentes han podido apre-

---

(1) H. C. Fix.

ciarse con toda comodidad; en segundo, se apoyan las operaciones sobre puntos y líneas preparados de antemano; es decir, sobre plazas fuertes, pasos de desfiladeros y líneas de defensa que aumentan mucho la fuerza de un ejército; y por último, los habitantes del país favorecen, secundan y avisan de todo á las tropas.

Pero al lado de estas ventajas, presenta la defensa dos inconvenientes: primero, que hace decaer la moral del soldado; y segundo, que abandona en poder del enemigo los recursos del país que se evacua, á lo que verdaderamente no se resuelve el ejército defensivo más que cuando su inferioridad numérica ó moral es grande, ó cuando está muy retrasado en la preparación para la guerra.

La primera operación de la guerra defensiva consiste en la preparación del tablero estratégico. La defensa se ocupa de armar las plazas fuertes, constituir las guarniciones de las mismas, y completar sus abastecimientos. Se cubren con obras de campaña los puntos que no están fortificados regularmente, y que pueden, sin embargo, desempeñar un papel en las operaciones. Se organiza la resistencia de cada una de las líneas de defensa del teatro de operaciones, tendiendo en ellas inundaciones, talas de árboles, preparando la destrucción de los caminos, de los puentes y de los vados, con el fin de retardar todo lo posible la marcha del enemigo; y se aseguran las comunicaciones propias, para poder retirarse fácilmente, y llevar rápidamente las reservas sobre los puntos amenazados.

Cuando se opera fuera del país propio, cuando la población está fanatizada, ó bien cuando las comarcas son pobres y se hallan poco pobladas, se prepara la devastación sistemática del territorio; esto es, que á medida que las tropas se vayan retirando, se incendiarán los pueblos, las casas y las cosechas; se conducirán los habitantes á puntos lejanos, y no se dejará ante el ejército ofensivo otra cosa que un verdadero desierto.

Por último, se organiza el reducto del tablero, gran plaza fuerte ó campo atrincherado, destinado á servir de último asilo á la defensa. La organización de dicho reducto permite al mismo tiempo maniobrar sobre las comunicaciones del adversario.

Después de la preparación del tablero, viene la concentración del ejército defensivo, que se reune detrás de la frontera que debe defender. Con el fin de evitar toda sorpresa y de hacer que el enemigo descubra sus proyectos, se establece dicho ejército á dos ó tres jornadas á retaguardia de la línea fronteriza, no situando más que vanguardias sobre el límite extremo

del país. Ocupa una posición defensiva preparada de antemano, ó bien se distribuye en acantonamientos muy cercanos entre sí, á retaguardia de una línea de defensa.

La preparación del teatro y la concentración del ejército son las dos primeras operaciones de la campaña; dando realmente principio ésta en el momento en que el contrario toma la ofensiva.

Divídese la campaña en varios períodos, que corresponden á los de la campaña ofensiva, y cada uno de los cuales comprende la serie de maniobras relativas á la defensa de uno de los objetivos sucesivos.

El primer período abarca todos los movimientos relativos á la defensa del primer objetivo.

Anteriormente hemos visto al ejército ofensivo dirigirse rápidamente sobre dicho objetivo. El ejército defensivo procura detener sus progresos apoyándose en líneas de defensa, plazas fuertes ó posiciones, y maniobrando sobre la línea de operaciones del adversario. Si las circunstancias le son favorables, puede presentar batalla; pero, por lo general, el enemigo se halla aún poco distante de su base, tiene todavía demasiada superioridad y demasiado ímpetu para que sea prudente exponerse á tal albur. Preferible es para el ejército defensivo retirarse sobre su segunda línea de defensa, maniobrando con orden, método y firmeza, no buscando otros combates que los de retaguardia y las ventajas parciales, dejando al adversario debilitarse, gastarse y fatigarse, y esperando, por último, el momento en que queden equilibrados ambos ejércitos, y en que pueda correrse con probabilidades de éxito la suerte de las armas.

Esta defensiva no excluye los movimientos ofensivos parciales, que levantan la moral de las tropas é impiden el decaimiento. Tampoco excluye el empleo de los medios de defensa indirectos de que ya nos ocupamos anteriormente, y que causan gran embarazo al enemigo; muy al contrario, este es el momento de servirse de ellos, sublevando la población sobre la retaguardia del ejército ofensivo, organizándola en partidas sueltas ó en levantamiento en masa, y haciéndola sostener por las guarniciones de las plazas fuertes; el de dirigir sobre las comunicaciones del mismo un cuerpo destacado; y finalmente, es también el caso de no dejar en presencia del agresor más que un cuerpo secundario apoyado en una buena línea de defensa ó en el reducto del tablero, y de tratar de establecerse, con el grueso de las fuerzas disponibles, sobre el flanco ó sobre la retaguardia del enemigo, para amenazar sus comunicaciones.

Tales son los diversos medios que se emplean para retardar, ya que no detener, la marcha del ejército ofensivo durante el primer período de la campaña. Si dichos medios no bastan, se retira el ejército defensivo sobre su segunda línea de defensa, y abandona su primer objetivo.

El primer período de la campaña queda, por consiguiente, terminado.

Como ya digimos, los ejércitos se detienen entonces generalmente para reorganizarse y renovar sus abastecimientos, lo que produce en las operaciones una paralización de algunos días, terminados los cuales, vuelve el ejército ofensivo á emprender sus movimientos, entrándose en el segundo período de la campaña, el cual tiene mucha analogía con el primero; pues se trata, en cuanto al ejército defensivo, de cubrir el segundo objetivo del tablero, para cuyo fin emplea maniobras análogas á las del primer período.

De este modo continúan las operaciones de período en período hasta el objetivo definitivo, si una batalla feliz ó el éxito de los diversos medios de resistencia indirecta que indicamos anteriormente, no detienen antes los progresos del enemigo.

Por último, supongamos ya que el adversario llega delante del objetivo definitivo del táblero, capital del Estado, gran plaza fuerte ó campo atrincherado.

El ejército defensivo se establece en dicho punto, adonde llama sus últimas reservas, poniendo á la vez en acción los postreros medios de resistencia del país; y entonces puede detener al adversario mediante una batalla defensiva, en la que acumula en favor propio todas las probabilidades posibles, ó puede contenerle con una resistencia pasiva.

Si el enemigo es derrotado, ó si no logra superar la resistencia que se le oponga, queda asegurado el éxito de la campaña defensiva; el invasor se ve obligado á evacuar el país y á emprender una retirada á menudo muy difícil.

A veces interrumpe las hostilidades un armisticio, que da lugar al fin á un tratado de paz; y á propósito de la paz que pone término á las operaciones, ora ofensivas, ora defensivas, haremos observar que hay dos clases de paz: una, honrosa, conveniente, justa para ambos beligerantes, y que realmente concluye la guerra; y otra, dura, humillante y vergonzosa para el vencido, que deja tras de sí la idea de una renovación de las hostilidades, y que no es realmente más que una tregua.

La primera es la sola que conduce al respeto á los tratados.

El estudio que precede nos enseña que las campañas serán ofensivas ó defensivas según las condiciones de los ejércitos adversarios, sin que la elección sea siempre posible; pues de ordinario se imponen diversas y superiores causas á la voluntad y propósitos del general en jefe que dirige las operaciones, supeditándose los planes proyectados á la actitud del ejército contrario y á la mayor conveniencia que otro plan pueda ofrecer; buen ejemplo de esto que decimos encontramos en la guerra franco-germana, en la que Francia, después de organizar un plan de campaña completamente ofensivo, hubo de modificar de tal manera sus proyectos, que adoptó la más rigurosa defensiva, impuesta por la rápida concentración de los ejércitos contrarios.

Dinamarca contra Austria y Rusia (1), España contra Francia (2), China contra el Japón (3), Grecia contra Turquía (4), son otros tantos ejemplos de campaña defensiva, forzosamente impuesta por las circunstancias y sin que en ellos pudiera para nada influir los planes preconcebidos, sino los que habían de surgir por efecto de la superioridad numérica ó por otras causas, á las que había que atender imprescindiblemente.

La guerra turco-rusa (5) nos ofrece ejemplo de elección en el plan defensivo que adoptó la primera; pues á pesar del tiempo de que pudo disponer para prevenir una ofensiva quizás eficaz y por los menos imponente, prefirió esperar la acometida de los rusos, y al abrigo del Danubio establecieron sus líneas de defensa. El general barón Von Goltz habla de ofensiva histórica, que no puede atenderse con el rigor que dicho autor estima.

España adoptó la ofensiva contra Francia, Italia, Alemania, Flandes Méjico y Perú (6), como la adoptó Turquía contra Austria (7), mientras que en este siglo aquellas dos naciones han guardado una muy distinta actitud en las guerras en que han intervenido.

Lo que sí ocurre de ordinario es que las naciones débiles, aunque estén en condiciones de aprestarse á la ofensiva, procuran mantenerse dentro de

---

(1) 1864.

(2) 1808.

(3) 1896.

(4) 1897.

(5) 1877.

(6) Siglos XV y XVI.

(7) Siglo XVII.

una actitud de defensa, por no atreverse á correr el riesgo de una derrota, más probable cuanto más aventuren sus escasos elementos.

Vemos, pues, que en la forma y plan de campaña no entra siempre como factor primero la voluntad, porque no es fácil siempre la elección.

Respecto á las ventajas de cada uno de los distintos planes, el ofensivo lleva siempre en sí la fuerza moral por excelencia; el ejército agresor es el que verdaderamente hace la guerra; el buscar al enemigo para batirle, como dice Banús, es casi derrotarle moralmente. Para comprender el espíritu que mueve á un ejército que se halla á la defensiva—dice el barón Von Goltz—no hay más que hacerse cargo de la situación de quien teme un peligro sin saber á punto fijo cuando acaecerá. La defensiva no da impulsión alguna: liga, traba las fuerzas en vez de favorecerlas y dá al soldado idea de que los jefes en vez de dominar la situación están superditados á ella. Pero todas estas ventajas, donde se aprovechan con mayor éxito es en la ofensiva desarrollada en país propio; allí se cuenta con todos los elementos y se tiene el apoyo de los naturales para utilizar las confianzas. No sucede así á un ejército invasor, que cada vez ha de ser menor, á medida que se interna en país extraño al suyo, donde piensa mantener constantemente las comunicaciones y guardar su línea de retirada; todo esto debilita su acción á medida que ésta se extiende, y los dos elementos principales de la agresión, que consisten en la superioridad numérica y la sorpresa, van desapareciendo por aquellas causas y con ellos el éxito en el ataque.

Examinada la cuestión bajo tal aspecto, las ventajas están de parte de la defensiva, que con apoyo del país podrá ir sucesivamente quebrantando al invasor, y éste, privado de recursos y de confianzas, ignorando los propósitos y asechanzas del contrario y dando á conocer las suyas por sus marchas y movimientos, que serán apenas iniciados ya conocidos del contrario, tendrá que limitar su acción y dar fin á una ofensiva que podría serle funesta á continuarla por sistema.

De la merma que sufre un ejército invasor, buen ejemplo nos ofrece la historia con la tristemente alcanzada por el gran ejército de Napoleón, fuerte de 480.000 hombres al invadir á Rusia (1), quedando reducido á 30.000 en el espacio de nueve meses.

La acción ofensiva tuvo que interrumpirla Masena (2) ante Torres Ve-

---

(1) 1812.

(2) 1810.

dras, Napoleón ante Moscowa (1) y Marmónt por la batalla de Arapiles (2).

Convenimos, pues, en que la ofensiva no puede ser sistemática, y por razones que no es preciso enumerar, la defensiva tampoco se encierra en un sistema constante de oponerse al agresor; lo que fácilmente acaece en la guerra es que la ofensiva se interrumpa y que la defensiva adquiera, por una oportuna reacción, el carácter ofensivo de la lucha; ese es el secreto del combate; así, necesitará de las grandes cualidades el general de un ejército que acometa, como el del ejército que se defiende de los ataques, y de la iniciativa de aquél; también ha de tener su iniciativa; es preciso saber aprovecharse de las dudas, vacilaciones, errores, inexperiencia, descuido ó envanecimiento del contrario para realizar esa evolución en la guerra. Del tacto y habilidad del general en jefe depende el triunfo primero, que es el prólogo, ordinariamente, de un desenlace imprevisto.

Clausewitz lo ha dicho: una rápida y vigorosa reacción ofensiva constituye el episodio más brillante de la defensa; el que no conciba así la idea de la defensa, no podrá concebir jamás la superioridad de esta forma de guerra.

Sentado esto, estimamos las ventajas morales de parte de la ofensiva; que las ventajas materiales están de parte de la defensiva, y que ésta no debe entrañar un sistema completo de guerra, sino un medio de quebrantar al enemigo para tomar la ofensiva con la precisa oportunidad.

En síntesis: el plan de operaciones, formado de una manera determinada, no existe; el proyecto de un general en jefe es á lo sumo lo que podrá llevar en cartera antes de entrar en operaciones y su conducta la ajustará sobre el terreno á las circunstancias.

Gonzalo de Córdoba ya ponía en práctica en el siglo XVI, lo que Clausewitz ha dicho muchos años después, lo que se admira en Lord Wellington, lo que ha realizado Napoleón y lo que nos ofrece en otros casos la historia militar.

No se cuenten las empresas de Aníbal, César y Alejandro como argumentos en contra, porque en tales condiciones, bien pudo el primero atravesar los Alpes, el segundo vencer á los dos triunviros, y el ejército de Macedonia invadir con gran éxito el imperio persa.

---

(1) 1812.

(2) 1812.

Por lo demás, un plan de campaña completo no se puede tener preconcebido determinadamente, lo contrario es desconocer la práctica de la guerra. Napoleón jamás tenía un plan de operaciones. Se puede proyectar en principio, pero no tener dispuesto un plan que comprenda los períodos de una campaña.

La cualidad característica del general en jefe, la que revela su mayor aptitud, es el golpe de vista que le ha de hacer juzgar de las condiciones del adversario y luego la rapidez en batirle.

(1) En 1640, Melo, sabedor de que los generales franceses D'Harcourt y Guiche se hallaban separados, sorprende al segundo por medio de una marcha rápida, y cuando el temporal y el mal estado de los caminos no constituían condiciones favorables para operar, esta atrevida operación se vió coronada por la victoria de Honnecourt.

La campaña de 1796, en Italia, es un modelo acabado de esta combinación: Bonaparte, con 30.000 hombres, ocupa la vertiente meridional de los Alpes marítimos; en la septentrional se hallan Colli con 20.000 y Beaulieu con 30.000; de éstos, 12.000, á las órdenes d'Argenteau, debían atacar Savonna; Napoleón se decide á tomar la ofensiva el 10 de abril; designa la división Sérurier para que observe á Colli, media brigada para contener á Beaulieu, y con 22.000 hombres se dirige contra el centro enemigo, cuyas columnas derrota el 11 y 12 en Montenotte, el 13 en Millesino y el 14 en Dego; Beaulieu, temiendo perder sus comunicaciones, se retira á Acqui. Bonaparte, dejando para hacer frente á los austriacos la división La Harpe, se reúne á Sérurier, y el 17 obliga á los piemonteses á evacuar Ceva, el 22 les bate en Mondovi y el 18 firma con ellos un armisticio que le permite emplear todas sus fuerzas contra los austriacos. En 18 días Napoleón ha librado 7 combates, en todos los cuales ha salido victorioso, gracias á la rapidez y seguridad de sus maniobras. Esta bellísima campaña bastaría por sí sola para dar renombre á Bonaparte.

Esta combinación la repitió en España en 1808. Los ejércitos ocupaban las posiciones siguientes: Blake, con 30.000, en Vizcaya; Belvedere, con 20.000, en Burgos; Castaños, con 3.000, en Tudela. Esta viciósima disposición, que diseminaba una masa de 80.000 hombres, cuya reunión pudo haber producido grandes resultados, proporcionó al Emperador la oportunidad de emplear la combinación que nos ocupa. Contra

---

(1) Banús.

Blake destacó á Lefébre y Víctor; Napoleón, con los cuerpos de Soult y Ney, la guardia imperial y la reserva de caballería, debía operar contra el centro; éste fué derrotado en Burgos por Soult, que se dirigió hacia Reinosa para coger á La Romana (sucesor de Blake), entre él y los cuerpos de Lefébre y Víctor; pero la precipitación de éstos hizo que aquél llegara ya tarde para impedir la retirada de nuestro ejército. Al mismo tiempo, Ney debía dirigirse contra las comunicaciones del ejército de Castaños, atacado de frente por Lannes; aquél tampoco llegó á tiempo para cumplir su cometido. La combinación no dió, pues, resultado tan completo como Napoleón se prometía; pero, así y todo, á los quince días de empezada la campaña, los tres ejércitos españoles, batidos respectivamente en Espinosa de los Monteros, en Burgos y en Tudela, se hallaban en plena retirada.

En 1815, la combinación se repite, pero con éxito desgraciado para Napoleón, cuya estrella ha decaído. Este fracaso fué debido á multitud de causas, entre las que citaremos: el error de Napoleón al creer completamente derrotado el ejército prusiano; la indecisión de Ney en Quatre-Bras; la inutilidad de la división Erlón, atraída unas veces por Napoleón y otras por Ney; la incapacidad de Grouchy; la actividad y pericia de Blücher; la tenacidad de Wellington. El éxito desgraciado de esta campaña indica claramente los peligros á que expone esta combinación cuando el ejército agresor queda cogido entre las fracciones del contrario; lo repetimos: todo el éxito de esta operación descansa en obtener al principio una victoria decisiva y en mover luego rápidamente las fuerzas. Si Blücher hubiera sido completamente destrozado en Ligny, es probable que el éxito de la campaña hubiera sido favorable á los aliados, y los ingleses no podrían vanagloriarse de la victoria de Waterloo, que no hubieran alcanzado sin la oportuna intervención de los prusianos.

La concentración es otra de las prescripciones que más han de observarse para el menor peligro y mayor facilidad en el ataque.

Los siguientes ejemplos que presenta como argumentos de esta doctrina el ilustre Banús, ofrecen buena prueba de cuanto manifestamos:

El duque de Parma, amenazado á fines de 1578 por los ejércitos de Bossu, Alençon y el conde Palatino, que pudieron reunir 50.000 hombres, concentra todas sus fuerzas en Namur, en donde se atrinchera y dispone para resistirles, á pesar de contar con un ejército inferior en número. Aquéllos, lejos de reunirse, operan aisladamente; Bossu, abandonado por los aliados

y falto de recursos, se ve obligado á licenciar su ejército poco antes de morir, y sólo quedan entonces en Flandes, dos núcleos de fuerza: el del Palatino en las orillas del Mossa; otro, mandado por La Noue y Norriz, cerca de Amberes. Alejandro marcha contra el primero, que entra en tratos con Farnesio y consiente en abandonar por tres meses el campo. Farnesio marcha después contra el segundo núcleo y le escarmienta rudamente en Borgeruth. A principios de 1579 el objeto perseguido por Alejandro, al reunir sus tropas, queda logrado y se halla en disposición de emprender, sin temor de ser atacado, el sitio de Maestricht.

En 1794, 180.000 franceses se hallaban frente á 160.000 austriacos, ocupando ambas fuerzas la frontera Norte de la Francia. El objeto político de la guerra era la conquista de los Países Bajos. Para lograrlo, el ala derecha del ejército francés, fuerte de 50.000 hombres (20.000 de ellos guarnecían Maubeuge), había de marchar hacia Bruselas, en donde debía encontrarse con el ala izquierda, fuerte de 50.000. Si los austriacos, cuyo grueso situado en el centro era de 100.000 hombres, hubiesen aprovechado las ventajas de su posición, hubieran podido marchar contra Pichegru que operaba en la Flandes occidental; éste, cuyas fuerzas eran mucho menos numerosas, en vez de obtener la victoria de Turcoing, es posible que se hubiese visto obligado á retirarse. En vez de obrar activamente el Príncipe Coburgo, generalísimo austriaco, dejó que los franceses se estableciesen en la Flandes occidental, y que, cuarenta días más tarde, el ala derecha de los republicanos atacase á Charlerroy. Desde el 26 de abril en que empezaron las operaciones contra Coutray, hasta el 26 de junio, batalla de Fleurus, bien se comprende que había tiempo sobrado para batir sucesivamente las dos alas de los franceses. Estos por su parte necesitaron casi tres meses para realizar sus planes, y dejaron que los imperiales se retiraran sin grandes pérdidas á la orilla derecha del Mossa. Si en vez de esto, los franceses hubiesen concentrado sus fuerzas hacia Namur y Lieja, pudieran rechazar hacia el interior de los Países Bajos al ejército imperial y cortarle la retirada.

En 1796 se vió más claramente los inconvenientes de dividir las fuerzas: Jourdan y Moreau con 75.000 hombres cada uno pasan el Rhin, el primero entre Coblenza y Dusseldorf, el segundo entre Manheim y Strasburg. Al primero se le opone Wurmser con 80.000 hombres, al segundo el archiduque con 90.000. El archiduque, al retirarse, reúne las dos masas, y una vez unidas marcha contra Jourdan, á quien bate en Wurzburg; Jour-

dán, batido, se retira hacia el Rhin, y Moreau, conocedor de esta retirada y temiendo ver comprometidas sus comunicaciones, se retira á su vez, y gracias á la poca actividad de sus adversarios, puede llegar á Khel sin grandes pérdidas.

Mientras en Alemania la división de fuerzas produce tan desastrosos resultados, en Italia los austriacos son víctimas del mismo error. En la primera tentativa para salvar á Mantua, Bonaparte, sitiado entre los ejércitos de Quosdanowich y Wurmser, que marchan separados por el lago de Garda, se dirige contra el primero, á quien derrota en Salo, Lonato y Dezenzano, y marcha después contra el segundo que es batido en Castiglione. La segunda tentativa no produce mejores resultados: los dos ejércitos austriacos son batidos. Cavidowicht, después de muchos combates desgraciados, se retira al norte de Trento, y entonces Napoleón persigue á Wurmser, le bate en la Favorita y le obliga á refugiarse en Mantua. Las dos tentativas de Alvinzirnz no fueron más afortunadas: en la primera, el general en jefe fué batido en Arcola y su segundo Davidowich en Rívoli; en la segunda tentativa Alvinzirnz sucumbe en Rívoli y Provera en San Jorge.

En 1814, á pesar de la superioridad de los aliados, Napoleón logra destruir por medio de las combinaciones que ya hemos indicado, á Blücher y Schwarzenberg. Es verdad que en 1813, Napoleón vencido en Leipzig se ve obligado á retirarse; pero hay que tener en cuenta la enorme superioridad de sus adversarios, y aun así, éstos son batidos antes en Dresde. Napoleón, con 350.000 hombres, tiene que hacer frente en país enemigo á 500.000, y á pesar de esto se sostiene por espacio de seis meses (mayo á octubre) y alcanza victorias como la antes citada. En 1866, los prusianos operan en dos masas separadas; pero á ello les obligan las circunstancias políticas, y aun así, su principal cuidado consiste en reunir las al penetrar en Bohemia. Si los austriacos se hubiesen mostrado más activos, es posible que el éxito de la campaña hubiese sido distinto. Uniéndose rápidamente á los sajones podían haber marchado contra el ejército del Príncipe Carlos y la derrota de éste hubiese producido la retirada del ejército del Príncipe Real. Las vacilaciones de los austriacos facilitaron á los prusianos la unión de sus dos ejércitos. Así, pues, podemos concluir la cuestión que estamos tratando, con la siguiente máxima de Jomini: *Para maniobrar convenientemente, no conviene jamás formar dos ejércitos en una sola frontera.*

El ejército que adopta la defensiva no debe oponer resistencia en extensa línea contra el agresor; esto será presentarse débil en todos los

puntos de ataque. El afán de conservarlo todo en un general, acusa una cierta ineptitud y una gran falta de experiencia; es la negación de la ciencia militar, según opiniones tan respetables como la de Federico de Prusia y el general Berthaut, que responden á una lógica indiscutible y están fundadas en verdaderos principios militares.

La experiencia ha demostrado la razón de aquellos principios; así, Fernando de Brunswich con 4.500 hombres bate á 105.000 franceses (1), haciéndoles perder en 56 días la Westfalia, el Hannover y el ducado de Hesse.

Los 80.000 hombres reunidos en Burgos (2) hubieran podido presentar serios obstáculos al ejército de Napoleón, atacando uno de sus flancos y amenazando sus comunicaciones.

El sistema de concentración es el más eficaz para la defensiva; así en las invasiones que pudieran tener lugar por los Pirineos en España, podrían aprovecharse las dos grandes regiones de Navarra y Vascongadas á un lado y Cataluña al otro para defensiva-ofensiva, cuyo territorio á ello se presta; pero para la verdadera concentración de la defensiva es precisa la región de Aragón, que algo mas al sur y comprendida entre estas dos, tiene por excelencia como objetivo forzado al invasor, la plaza de Zaragoza, sin cuya conquista no puede absolutamente seguir un plan completamente ofensivo, á menos de proporcionarse la probabilidad de un serio quebranto en sus comunicaciones ó una derrota fatal para los fines de la invasión.

---

(1) 1758.

(2) 1808.



## TITULO III

### DEFENSA DE LOS ESTADOS

---

## CAPITULO I

---

### De las fortificaciones en general.

A fin de no aparecer apasionados en nuestra doctrina, empezaremos este capítulo por exponer algunas opiniones de los que estiman la fortificación como principal atención de la guerra, reservando para más tarde nuestro juicio sobre tan importante cuestión.

(1) Se pregunta si debe rodearse la ciudad de murallas, y muchos han dicho que la fuerza de las ciudades está en su valor y en sus virtudes; pero las que han adoptado este principio, han sufrido lecciones dolorosas. Es cierto que el valor es la mejor muralla contra enemigos iguales en número; mas es temeridad notoria pretender luchar contra enemigos demasiado numerosos, cuerpo á cuerpo. Las murallas, pues, son siempre convenientes y aun indispensables, después de la invención de las modernas máquinas (téngase en cuenta que habla Aristóteles), cuyo efecto es tan terrible en los sitios. Suponer, prefiriendo á una buena defensa un cómodo emplazamiento, que las murallas fomentan la cobardía, es querer dar mayor fortaleza á los ciudadanos, destruyendo las paredes de sus casas. Por los demás, queda al arbitrio de los guerreros servirse ó no de las murallas en caso necesario; pero cuando las murallas no existen, sólo cabe sucumbir á la fuerza y al número. Las murallas deben, por tanto, no solamente ser fuertes, sino poder resistir á los ataques de la táctica moderna. Los sistemas de ataque son cada vez más poderosos y más debe serlo cada vez la defen-

---

(1) Aristóteles, *Política*.

sa. Es más difícil pensar siquiera en atacar á un pueblo bien defendido, que invadir uno desprovisto de buenos medios defensivos.

La partida 7.<sup>a</sup>, ley II, dice: «Honrra deue fazer el Rey á su tierra, el señaladamente en mandar cerca las Cibdades, e las Villas, e los Castillos de buenos muros e de buenas torres: ca esto le faze ser mas honrrada, mas noble, e mas apuesta. E demas, es grande seguransa, e grande amparamiento dẽ todos comunalmente, para en todo tiempo.»

«Hacia cualquier parte que el enemigo se dirija, las fortalezas de primer orden desempeñan en la defensa un papel importante» (1).

En un documento de 2 de noviembre de 1368, del tiempo de D. Pedro IV de Aragón, se lee: «Porque conviene mucho y es necesario á cualquier ciudad y lugar, particularmente de las insignes, que por la fortaleza de las murallas y fosos esté á cubierto de las maldades de los émulos y perversos, dé protección á los amigos y benévolos, y que para amenidad y tranquilidad de los vecinos se halle fortalecida, etc.»

«¿Quién desconocerá la importancia de un buen sistema de fortificación? Bien empleado, puede dar á las tropas el apoyo más eficaz y variado» (2).

«El efecto obtenido por medio de una plaza fuerte, es evidentemente doble; uno interno ó defensivo, otro externo ú ofensivo. El primero sirve para proteger la plaza y cuanto contiene; el segundo se deja sentir hasta más allá del alcance del cañón» (3).

«Si bien es cierto que una plaza será raras veces un obstáculo absoluto para la marcha de los ejércitos, es incontestable que le molesta y obliga á efectuar destacamentos y rodeos; por otra parte, favorecen al contrario, al ejército que las posee, dándole las ventajas opuestas» (4).

«Las plazas fuertes son las áncoras de la esperanza que salvan á los Estados» (5).

«Las poblaciones fortificadas son útiles ó perjudiciales según las épocas; si por un lado son provechosas, por otro son nocivas. Un príncipe que tiene buenos ejércitos, puede establecer en la costa ó en las fronte-

---

(1) Archiduque Carlos.

(2) Blume.

(3) Clausewitz.

(4) Jomini.

(5) Montecuculli

ras de su reino, plazas capaces de detener al enemigo durante algunos días, á fin de que tenga tiempo de concentrar sus fuerzas» (1).

«Las fortalezas son el único medio de que se dispone para retardar, entorpecer, debilitar y molestar á un enemigo vencedor.»

«Dan á un ejército inferior un campo de operaciones más favorable para mantenerse á impedir el avance del enemigo y oportunidad para atacarle con ventaja, en fin, el medio de ganar tiempo y permitir la llegada de refuerzos» (2).

«Las plazas fuertes pueden cumplir un doble cometido: servir de punto de apoyo al ejército defensivo durante las operaciones en la frontera; dominar las vías férreas que penetran en el territorio nacional, y obligar al enemigo á efectuar sitios largos y difíciles para apoderarse de ellas» (3).

En su obra *Lhere von der Truppenverwendung*, dice: «que el único medio de ganar tiempo, que permite aprovechar una falta del agresor ó de restablecer el equilibrio perdido, es la fortificación» (4).

«Después de lo dicho, nadie podrá tenernos por enemigos de las fortificaciones, y si nosotros, á este ó al otro en general ó en particular no dirigimos la palabra, esto tiene otro fundamento que la enemistad. Para terminar estas consideraciones, añadiremos tan sólo la respetable autoridad de Napoleón, el cual decía: «Hay militares que preguntan para qué sirven las plazas, para qué los campos atrincherados, y para qué, en fin, toda la ciencia del ingeniero, pero á éstos la mejor contestación que puede dárselos es preguntarles: ¿cómo es posible resistir con pocas fuerzas, sin auxilio de posiciones fortificadas y sin los medios que el arte de maniobrar proporciona?» (5).

«Una tendencia exagerada á emplear la fortificación, deriva de un sentimiento consciente ó inconsciente de debilidad moral».

«Las fortalezas sólo pueden servir en una guerra contra un enemigo superior; pero el más débil puede ser moralmente fuerte, y sólo en este caso empleará discretamente las plazas fuertes. Son por el contrario peli-

---

(1) Maquiavelo.

(2) Napoleón.

(3) Berthaut.

(4) Von Scherff.

(5) Wellinsen.

grosas para el que es moralmente débil, porque ejercen una atracción irresistible sobre él y le arrastran al precipicio» (1).

«¿Posee aún la fortificación suficientes recursos prácticos para resistir á los esfuerzos con que en los sitios del porvenir verá sus obras amenazadas, ó se aproxima á una crisis como la que amenazó á la caballería al inventarse el arcabuz ó la culebrina?» Adviértase que este escritor, aun cuando no muy amigo de la fortificación, no se atreve en modo alguno á rechazarla por completo. Sólo plantea un dilema (2).

«El objeto de la guerra es la ocupación del suelo enemigo; la victoria se decide por el choque de las grandes masas en el punto estratégico del territorio; las plazas deben ser pocas y situadas estratégicamente» (3).

«*Vous avez raison de dire que le trop de places en France est un inconvénient dont on ne s'apercevra pas tant qu'on sera en état d'attaquer autant que de se défendre: j'en conviens fort avec vous; et, s'il arrivait une grosse guerre, il serait fort à craindre qu'il n'y parut dès la première campagne*» (4).

«*Vous avez 200 forteresses? En bien! abattez en la moitié démolissez les bicoques et nous serons davantage en état de résister à l'ennemi: ayez moins de forteresses, et nous serons plus forts et plus riches*» (5).

«Una red de plazas fuertes muy extensa indica debilidad. Un pueblo animado de espíritu ofensivo, tendrá pocas plazas fuertes. El que busca su salvación tras de murallas y fosos no se siente fuerte» (6).

«Siendo igualmente peligroso tener más fortalezas de las que pueden guardarse, que carecer de ellas, preferiría lo segundo á lo primero» (7).

«El nuevo sistema de guerra de irrupción por grandes ejércitos, no puede sostenerse sino por medio de marchas siempre invasoras; por consiguiente, el sistema de defensa más ventajoso que puede oponérsele es aquel que ofrezca detener al enemigo el mayor tiempo posible sobre un mismo punto, obligándole así á una marcha lenta y penosa. Este resultado solamente puede obtenerse por medio de un sistema de buenas plazas fuertes en combinación con ejércitos movibles bajo la más exacta propor-

---

(1) Blume.

(2) Von Sauer.

(3) Araldi.

(4) Vauvàn à Catinat.

(5) Vauvillise.

(6) Goltz.

(7) El duque de Rohán.

ción entre ambos elementos; porque de no ser exacta aquella proporción, las plazas de guerra pierden su importancia á causa de la debilidad que acarrea á sus medios de defensa la falta de precisos recursos para su protección (1).

*La profusion avec laquelle on a construit des places fortes en France, dans les Pays-Bas, en Italie et en Prusse durant les XVII et XVIII siècles, a eu pour résultat de déprécier la fortification et de donner naissance á une école stratéigiste absolus, dédaignant les défenses artificieles et soutenant que les places frontières sont plus nuisibles qu'utiles. Les chefs de cette école on voulu placer leurs projets de réforme sous le patronage de Turenne, de Condé, de Frédéric, et de Napoleon. Mais ils n'y son parvenus qu'en exposant les faits sous un jour faux et en ne tenant compte d'aucune des circonstances qui ont, dans certains cas, rendu les places fortes inefficaces, même dangereuses.*

.....  
*Les grands capitaines dont on invoque la témoignage, pour soutenir l'inutilité des places frontières on su faire cette distinction judicieusement appliquée entre les mauvaises places mal dotées et les bonnes places, pourvues de tout ce qui est nécessaire á une défense opiniâtre (2).*

*Pendant vingt-cinq ans, nous avons élevé une voix impuissante contre l'abus de la fortification, soutenant avec énergie qu'elle devait avoir pour objet unique de favoriser les operations actives des armées; qu'on n'en devait construire que si á celle condition, se joignait cette d'un site avantageux (3).*

(4) En la Edad Media, los nobles levantan por doquier castillos feudales, los reyes para contener á sus barones necesitan también fortalezas, y las comarcas que logran la dicha de no ser feudatarias de algún gran señor, levantan también castillos que sirven de dique á los atropellos del feudalismo. En esta época abundan más que en ninguna otra las fortalezas, cuyo principal objeto es servir de refugio á unos, de punto de partida para sus correrías á otras comarcas vecinas, otros.

En una Memoria presentada por el teniente coronel de ingenieros Don Fernando Camino, como resultado de sus investigaciones en el Archivo general de la Corona de Aragón, se lee:

---

(1) Herrera García.

(2) Brialmont.

(3) Cosseron de Villenoisy.

(4) Banús.

«Conociendo los reyes de Aragón la necesidad de mantenerse siempre en una defensa activa, por tener enclavados sus Estados entre poderosos vecinos, consideraron, con razón, que para evitar peligros á sus súbditos, y para hacer que aquéllos respetasen el territorio de su dominación, debían tomar á la fortificación por su primer auxiliar; y de aquí el grande interés que han tenido en que se cercasen las poblaciones con murallas, especialmente las fronterizas y las de crecido vecindario, y el celo con que llegaron á cubrir las fronteras terrestres y marítimas con castillos, que defendían todas las avenidas, servían de apoyo á los que las guardaban y de base á las cabalgatas y correrías que se hacían en país enemigo. No se descuidaron en establecer también otros en el interior, en puntos fuertes por naturaleza, que convenía tener ocupados, para atalayar el país propio, para base de operaciones en él y para puntos de defensa en caso de necesidad».

Contra las primeras opiniones expuestas, ofrecemos las páginas de la historia contemporánea; ellas nos enseñan que desde los fines del siglo pasado, la fortificación por excelencia pasó de moda; que ya no pueden prosperar aquellas artísticas ideas fundadas en una fantasía tan poco técnica, y que los argumentos buscados en la misma historia militar para demostrar la tradición de las fortificaciones, nos enseñan que Asiria, Egipto, Cartago, Grecia, Persia y Roma, tuvieron fortificadas sus principales ciudades; pero la táctica, las armas, los elementos de combate de aquellos pueblos eran también muy distintos de los que hoy están á disposición de las naciones para dotar de ellos á sus ejércitos. No vayamos á continuar aquel sistema en absoluto, cuando tanta distancia existe entre los tiempos en que vivieron aquellos pueblos y los tiempos actuales.

Que Francia fortifique á Besaurón, Espanal, Grenoble, Lyon, París, Remis, Tul, Verdun y muchas otras; Italia: Placencia, Bolonia y Roma; Austria: Olmutz y Cracoria; Inglaterra: Portsmouth y Plymouth; Alemania: Strasburgo, Coblenza, Colonia, Posen, Dantzig y Kiel; Rusia: Bres-Literriski y Kien, no nos dice que se cubra materialmente el territorio de obras de fortificación, esto sería dar una importancia preferentísima á lo que no es otra cosa que un elemento *auxiliar* del ejército. No caemos en el desgraciado error de creer que de la fortificación debe prescindirse por completo, y de esta manera nos colocamos fuera del anatema que el apasionado general Almirante lanza contra los *estrategistas* que caen bajo la ironía de su pluma é incurrén en el grave delito de no opinar con escritor

tan poseído del espíritu de cuerpo y tan parcial en sus juicios y celoso de la prosperidad de la ingeniería militar; cuyo escritor ilustre tuvo sus errores, extremando á tal punto su acentuado criterio, que á no detener su constante labor en provecho de su doctrina, pudiera haber provocado una reacción sensible en la suerte de un arma que tanto significa, que tanto vale, que tiene la hermosa tradición y gloriosa historia de sus altas virtudes, de su competente concurso, de una lealtad acrisolada y sin ejemplo, pero que para los fines del combate, para la aplicación de sus científicos y necesarios servicios, para los efectos de la guerra, no pasa de ser un factor que concurre con los demás que á él se unan; en una palabra, que lejos de ser preferente y de carácter superior en tan noble concurso, debe ser considerado como arma auxiliar en el ejército, sin que esto en nada haga desmerecer el alto concepto científico de su importante misión; pero que no es arma principal, pues éstas, ya lo hemos dicho, son las que forman el núcleo del ejército combatiente.

La fortificación es un poderoso medio de apoyo y de defensa; pero ante todo y sobre todo tengamos ejército; la base de éste es un buen sistema de reclutamiento y remonta, verdadera instrucción, y dotación del armamento necesario á las tres armas y muy especialmente á la artillería.

Hoy, y quizá en lo sucesivo, han de quedar limitadas las fortificaciones, en primer término, á las capitales de Estado, como principal y único baluarte de los pueblos en sus luchas de independencia, y á esas poblaciones que por su posición táctica ó estratégica ó riqueza que encierran conviene conservarlas, pero no circunscritas sólo á los muros de las ciudades, sino fuertes y extensos campos atrincherados á regular distancia de las poblaciones y en avenidas á propósito; á desfiladeros, pasos de ríos y puntos estratégicos, estos últimos fortificados de manera que, á las excelentes condiciones de defensa, reúnan la facilidad de construir las en poco tiempo, porque más que fortalezas deben ser obstáculos que imposibiliten, que detengan por algún tiempo la marcha de los ejércitos invasores mientras se organizan y pónense en estado de combatir las tropas de retaguardia ó de segunda línea.

Sería vano empeño, vana ilusión pretender que con una cortina de grandes y costosas fortificaciones en las fronteras puédase en absoluto cerrar el paso á las tropas invasoras ó enemigas; aquéllas, además de necesitar muchos soldados para su defensa, distraerían algunos cuerpos de ejército que en casos de apuro tendrían que acudir en su auxilio y custo-

dia. Esto hace recordar, aunque en ello haya algo de exageración, la frase de Napoleón «qu'une armée passe partout où un homme peut poser le pied», frase que él mismo llevó á la práctica con excelentes resultados.

Es, pues, imprescindible, en la guerra de mañana, saber utilizar con seguridad y acierto los tres primeros factores de ella si se ha de obtener en la lucha el resultado apetecido; esto se consigue, por lo que respecta á las armas y al terreno, ejercitando á las tropas con mucha asiduidad y detención en la instrucción toda, desde la de recluta hasta las grandes maniobras de otoño, practicando, así en el orden cerrado como en el abierto, las evoluciones que sólo se lleven á cabo al frente del enemigo, y de tal forma, que las distancias, los intervalos, el paralelismo de las diferentes fracciones, en fin, todos, hasta los más pequeños detalles se acomoden al terreno, prescindiendo de esas maniobras y evoluciones que ninguna aplicación tienen en la guerra, y, en cambio, en la paz roban un tiempo precioso que debiera emplearse en prácticas más provechosas; así, acostumbrárase el soldado á conocer las ventajas que le proporciona la menor desigualdad del suelo, serviríase de él como coraza que le pusiera á cubierto de los proyectiles del enemigo, y tendría ya adquirida la costumbre de acercarse á él de la manera más fácil y menos peligrosa, para lo cual débese instruir en la paz en el manejo de los útiles de zapador, de los que habrá en cada escuadra por lo menos un zapapico, pala y hacha para que el soldado, lo mismo en los ejercicios de combate en paz que al frente del enemigo, practique con desenvoltura y sin titubear, en poco tiempo, esas fortificaciones del momento, que á la vez que ofenda al enemigo le ponga á cubierto de sus proyectiles.

En cuanto á las bocas de fuego, hácese indispensable, si se ha de sacar de ellas todo el partido que debiera, tener buenos campos de tiro con elementos bastantes para que el soldado se ejercite en las diferentes clases de fuego y á tirar á todas las distancias posibles, dirigidos á maniácuís figurando infantes y jinetes á caballo, avanzando, en retirada y de flanco, movidos por artefactos colocados al efecto en el polígono; así, apreciaríase mejor el resultado de la puntería y de los fuegos, bien que se haga aquélla y éstos á un enemigo que marcha al paso hacia la posición que se defiende, ó á la carrera en avance ó retirada, poniendo especial cuidado á qué altura se ha de apuntar en los distintos aires ó pasos.

En resumen: estos repetidos ejercicios militares, aproximados simulacros del combate, hechos con buena dirección por la diversas unidades

tácticas, harán adquirir hábitos y conocimientos teóricos y prácticos á todos los que manden tropas, desde el humilde cabo de escuadra hasta el generalísimo, hábitos que suplirán mucho al genio en la guerra de mañana, puesto que los genios militares sólo se dan á conocer por sus prodigiosas inspiraciones traducidas en hechos en los campos de batalla, inspiraciones y concepciones estratégicas que no están sujetas á reglas fijas ni escritas más que en el cerebro de esos grandes capitanes (1).

El juicio de este ilustrado jefe, que con tanta sencillez expone la verdadera doctrina de la ciencia de la guerra en el porvenir, es el único racional, dado el progreso actual del combate y de los elementos que entran en lucha.

Esas plazas á que alude Herráiz, son las únicas que serán ó deben ser fortificadas; así se comprenden los trabajos de Suiza en sus fuertes de San Gotardo y San Mauricio, Bázberg y Bühl. Aquí, como dice el marqués de Mendigorria, se ha puesto al servicio de la guerra, todos los adelantos de la ciencia y todos los progresos de la industria. Así debe ser entendida y aprovechada la fortificación; lo demás no serán, con perdón del ilustre Almirante, más que trabajos de zapa y defensa puramente provisionales para substituir en lo posible los accidentes del terreno donde no existan, ó aprovecharlos en este caso con mayor ventaja.

Ni las fortificaciones bastan por sí solas para la defensa de los estados, ni el número considerable de aquéllas puede influir en la mente de un enemigo cuya instrucción y disciplina sean superiores al ejército defensivo, lo que demuestra que la garantía de una nación estriba más en el soldado que en las plazas fuertes; claro es que si todo puede estar reunido, la nación que cuente con tan vigorosos elementos será completamente inexpugnable.

#### APLICACIÓN DE LAS PLAZAS FUERTES (2)

- 1.º Plazas de depósito.
- 2.º Conservación de ciudades ricas y populosas.
- 3.º Servir de barreras.
- 4.º Servir de puntos de apoyo tácticos.
- 5.º Puntos de etapa.

---

(1) *La guerra de mañana*, por el comandante Herráiz.

(2) Clasificación de Clausewitz.

- 6.º Refugio de tropas débiles ó batidas.
- 7.º Escudos opuestos á la agresión.
- 8.º Para cubrir acantonamientos extensos.
- 9.º Para proteger una provincia ocupada.
10. Como centros de insurrección.
11. Para la defensa de ríos y montañas.

Y según Pierrón, las plazas fuertes son útiles:

1.º Para proteger los flancos de un ejército durante su despliegue estratégico en la frontera, ó bien para cubrir el frente del mismo.

2.º Para constituir una barrera en caso de retirada y servir de ejes cuando se tome de nuevo la ofensiva.

3.º Para guardar los almacenes y depósitos, ya sea en la ofensiva yá en la defensiva.

(1) Las plazas fuertes tienden á dos fines: uno táctico y otro estratégico; el primero depende de la fuerza de la plaza y de la acción que pueda hacer sentir en el territorio que la rodea. Estas condiciones determinan su valor geográfico militar.

2.ª Para que una plaza fuerte ejerza influencia sensible en las operaciones militares, es necesario que sea capaz de buena defensa, y que, protegiendo una considerable extensión de terreno, favorezca también la acción ofensiva. Las plazas inexpugnables como Mantua, Koenigstein, Bitche, no son las de mayor valor estratégico: «si el sitiador no puede entrar en ellas, tampoco el defensor puede salir, y el bloqueo es fácil», dice Decker.

3.ª Las fortificaciones en las montañas, destinadas á impedir el paso de una cuenca á otra, tienen un valor defensivo especial, limitado su dominio al valle en que se hallan: este valor aumenta considerablemente cuando sirven de apoyo á partidas de guerrilleros.

4.ª Las plazas fronterizas, cuando no se hallan sobre grandes ríos, son más á propósito para servir de apoyo en la ofensiva que para proteger el país que está á su retaguardia. Recuérdese el papel de Metz, en la guerra francoprusiana.

5.ª Las plazas construídas en las confluencias de los ríos tienen siempre un valor estratégico considerable, aun cuando estos ríos sean de orden secundario, por la libertad que proporcionan para maniobrar á las tropas

---

(1) General Sironi.

que se apoyan en ellas; tales son Josephstadt y Theresienstad, en Bohemia.

6.<sup>a</sup> Las dobles cabezas de puente tienen un carácter eminentemente ofensivo, y ya hemos tratado de la influencia que ejercen sobre la importancia de los ríos.

7.<sup>a</sup> Las plazas fuertes establecidas en los centros de comunicaciones principales, que dominan ambas orillas de los ríos caudalosos ó que se apoyan en el mar, adquieren su máximum de influencia si se forman en ellas vastos campos atrincherados que puedan contener un ejército entero. En Francia podrán ser eje de la defensa nacional, París Lyon, Tolon; en Alemania, Maguncia, Coblenza, Magdebourg; en Italia, Plasencia, Spezzia, Roma.

Muy variadas y distintas son, en una palabra, las funciones que pueden cumplir las plazas fuertes, y aunque no todas pueden preverse ni fijarse con absoluta precisión de antemano, como líneas generales podemos adoptar la especial clasificación que precede.

(1) La primera consideración que debe privar con respecto á las plazas fuertes, lo que importa lograr, como dice Von Sauer, es que presenten la mayor fuerza con la menor guarnición posible. Mientras el enemigo no se haya hecho dueño de ellas, claro es que no podrá ocupar el terreno que protegen. No se debe, sin embargo, tener la pretensión de hacer plazas fuertes intomables: á la larga ó á la corta han de sucumbir; lo que sí debe procurarse, es que antes de ello, hagan perder al enemigo mucho tiempo y mucha gente. Este cometido es indudablemente de grande importancia, pues no cabe duda que la caída de los grandes centros de población en poder de un invasor, ejercen influencia moral y material muy grande en el resultado de la guerra. Hay, además, hoy día, que las vías férreas desempeñan en la guerra un cometido importante: ciertas plazas que por impedir la circulación de los trenes, serán de gran valor para un ejército que trate de apoderarse de una comarca. Por estas razones, el agresor no tendrá más remedio que atacarlas, lo cual le obligará á debilitar el ejército destinado á operaciones campales.

También es evidente que el segundo cometido (barrear las comunicaciones), pueden cumplirlo sin dificultad las plazas convenientemente situadas, y con este objeto se construyen en las comarcas montañosas y pantanosas fuertes aislados, que si se ponen al abrigo de un ataque á viva

---

(1) Banús.

fuerza y de un bombardeo, y en donde no sea posible desviar las comunicaciones, detendrán por mucho tiempo á un invasor. Si los piemonteses hubiesen tenido la precaución de extender las obras del fuerte de Bard, de modo que hubiesen batido el sendero que tomó el ejército francés, para rebasarlo, y las calles de la población, es posible que la campaña de 1800 hubiese fracasado, ó por lo menos hubiera seguido fases muy distintas.

En cuanto á la frase «servir de apoyo á los ejércitos de operaciones», es algo vaga, y puede significar muchas cosas. Desde luego, claro es que una plaza establecida sobre un río y con doble cabeza de puente, facilita las operaciones en las dos orillas del río, y esta es, sin duda, una de las principales ventajas de que gozan estas plazas. Una plaza que guarde un nudo de vías férreas, puede ser de grande utilidad á un ejército y permitirle embarcarse fuera del alcance de los proyectiles enemigos, ya con objeto de emprender con mayor rapidez una retirada, ya con el de cambiar de línea de operaciones. Una plaza marítima puede proporcionar puntos de refugio á una escuadra y servirle de base de operaciones. También sirven para auxiliar la concentración las plazas fronterizas bien situadas, pues al fin y al cabo ocupan posiciones que el enemigo no puede tomar, protegen los desembarcos y sus guarniciones apoyan, desde el primer momento, á la caballería exploradora.

En cambio, el ejemplo escogido por Brialmont (la campaña de Radetzky en 1848) para demostrar que las plazas fuertes pueden servir de cortina ó telón para cubrir los movimientos de los ejércitos, no nos parece bien elegido, y en este punto opinamos con Von Sauer. Radetzky no llevó á su ejército bajo los muros de una plaza, sino que, gracias á las cuatro de Mantua, Verona, Peschiera y Legnano, pudo maniobrar entre el Mincio, el Po y el Adige, aprovechando las cabezas de puente. Ahora bien, este es un caso particular que raras veces se presentará. Por consiguiente, si un grupo de plazas en ciertas condiciones puede permitir estas maniobras, una plaza aislada no. Lo único que podrá permitir, si se halla en la confluencia de varios ríos, será operar en cualquiera de los sectores en que aquéllos dividan el terreno.

Tampoco creemos que pueda decirse en general que una plaza fuerte tenga la ventaja de ser una poterna por la cual puedan desembocar los ejércitos, pues al fin y al cabo una poterna es un desfiladero, y á los ejércitos les conviene mejor presentarse con frentes extensos que con frentes reducidos, más fáciles de envolver.

Finalmente, si por apoyar las operaciones de un ejército se entiende apoyar uno de sus flancos, tampoco nos parece que sea éste un buen cometido para las plazas fuertes. A primera vista, puede creerse esto muy ventajoso, por cuanto el flanco apoyado en la fortaleza resulta inatacable; pero si la situación se mira más cuidadosamente, se verá que si este ejército es derrotado, la plaza le atraerá con fuerza irresistible y el enemigo le empujará hacia ella con objeto de encerrarle. Un ejército que apoye una de sus alas en una plaza, es como una mariposa que revolotea alrededor de una luz y que termina pronto su existencia abrasándose en ella. Acerca de este asunto, dice muy oportunamente un artículo notable publicado, en 1878, en el *Jurbücher für die deutsche Armée und Marine*, con el título de *Festung und fedarmee*. «Las fortalezas no sólo son trampas que sujetan entre sus brazos al incauto que va á buscar el cebo, si que también pueden resultar perjudiciales á los que, atraídos por el olor del tocino, se aproximan.»

Un ejército que sufre una derrota cerca de una plaza fuerte, casi siempre será rechazado hacia ella, introduciendo el pánico en la guarnición. Sin la proximidad de Metz, Bazaine hubiese hecho quizá mayores esfuerzos para retirarse hacia el Mosa.

Pudiera citársenos en contra de esta opinión el ejemplo de Federico de Prusia, que apoyó en la plaza de Schweidnitz el campo atrincherado de Bunzelwitz, logrando con 55.000 hombres contener á un ejército austriaco y otro ruso de igual fuerza, por espacio de 41 días. Pero tal resultado no debe atribuirse á la presencia de dicha plaza, sino á las malas disposiciones y poca armonía entre los aliados. El campo de Bunzelwitz, sin necesidad de la plaza, hubiese producido igual efecto, siempre y cuando los enemigos de Federico hubiesen mostrado la poca decisión que demostraron; en cambio, si hubiesen operado con mayor acierto, no les hubiera sido difícil encerrar en la plaza á las tropas del rey de Prusia.

Cuando el ejército se halla próximo á una plaza fuerte, el cometido que de ella debe esperarse es que obligue al adversario á dejar parte de sus fuerzas para que la observen, cerquen ó sitien, siendo por tanto grande el servicio que prestará dicha plaza al obligar al enemigo á debilitarse, de modo que quizá se vea en la necesidad de suspender, por lo menos momentáneamente, las operaciones en campo abierto. De este modo, mientras la plaza fuerte entretiene parte de las fuerzas enemigas, el ejército de operaciones tiene completa libertad de acción, no ve encadenados

sus movimientos, no es el perro sujeto con cadena á la puerta de la finca que debe guardar. La libertad de movimientos de que disfruta le permite, ya combinar su acción con la de la plaza y procurar la derrota del cuerpo enemigo que la observe ó cerque, ya dirigirse contra el resto de las fuerzas de aquél. Si una de estas fracciones sufre un descalabro, éste tendrá influencia sobre las operaciones de la otra, y dará frecuentemente por resultado el levantamiento del sitio.

El barón Von Goltz dice acerca de este asunto: «Un ejército operando en campo raso deberá sólo apoyarse en una plaza fuerte (no refugiarse); así guarda su completa libertad de acción. No es necesario que esté en contacto con ella; el adversario tendrá buen cuidado de no pasar entre el ejército y la plaza, aun cuando el paso quede libre. De este modo podrán cubrirse frentes relativamente extensos, que sin tal circunstancia no podrían en manera alguna defenderse con las fuerzas de que se dispone.»

Finalmente, otro apoyo que una plaza puede dar á un ejército, es cubrir su retirada, deteniendo la persecución del enemigo, y si la plaza se halla sobre un río, facilitará el paso á la otra orilla.

En cuanto á fraccionar las fuerzas del adversario, es papel que pueden desempeñar perfectamente las plazas fuertes, siendo, sin duda, uno de sus principales cometidos, pero para ello es preciso que se hallen bien situadas y defiendan puntos que tengan capital importancia para el éxito de la campaña. De la toma de una plaza fuerte puede depender la posesión de toda una provincia, ó por lo menos de una zona de terreno que tenga mucho valor estratégico. La defensa de Belfort dió por resultado conservar esta plaza á la Francia; si hubiese caído en poder de los alemanes, es casi seguro que se hubiesen quedado con ella.

Por esto, toda plaza bien situada obligará al enemigo á que deje ante ella fuerzas que habrán de ser de importancia, si se quiere hacer algo más que observarla, es decir, cercarla ó sitiirla.

En cuanto á las plazas de depósito antes necesarias y aun indispensables, no lo son hoy día, pues por medio de las vías férreas pueden acumularse en poco tiempo gran cantidad de material de guerra en las bases de operaciones.

Las plazas fronterizas pueden servir también de depósito en la ofensiva, pero no conviene que lo sean en la defensiva, porque la proximidad á la frontera facilita al adversario sitiirlas, con lo cual no puede ya usarse el material en ellas acumulado.

El general Brialmont, en su última obra, dice acerca de este punto: «Hoy, estas plazas fuertes no son necesarias en los estados provistos de una red de caminos de hierro que permitan llevar desde el interior y aun desde los puntos más lejanos de la frontera, todos los objetos necesarios para el ejército de campaña y evacuar los enfermos, heridos, prisioneros, material conquistado, etc.» Las plazas destinadas á cubrir las líneas de etapas son, por lo regular, poblaciones situadas sobre los caminos, que se fortifican valiéndose de la fortificación de campaña y aun de la provisional, y también los que se toman al enemigo; esta clase de plazas no forma, pues, parte de las que se comprenden en la fortificación permanente.

En cuanto á amenazar los flancos y retaguardia del invasor, es frase muy usada y que, sin embargo, no puede admitirse. Las plazas con campos atrincherados ejercen su acción táctica á distancias que pueden llegar á 10 ó 12 kilómetros, según que los fuertes destacados disten del recinto 5 ó 7 kilómetros. Pero fuera un error suponer que una plaza puede ejercer acción sobre comunicaciones que disten de ella varias jornadas.

Para que así sucediera, sería necesario que la guarnición de estas plazas, fuera tan numerosa que permitiera destacar columnas de fuerza suficiente para batir las enemigas, encargadas de guardar las comunicaciones. Ahora bien, precisamente una de las condiciones que toda plaza fuerte debe cumplir, es que pueda defenderse con guarniciones pequeñas, cuando éstas sólo tienen la fuerza necesaria, y así debe suponerse en general; el gobernador no querrá exponer parte de ella á que sufra un descalabro, resultando así debilitados los elementos que para la defensa de la plaza se le han confiado. Un destacamento que sale de una plaza fuerte para amenazar las comunicaciones del adversario, tiene precisamente que retirarse hacia la plaza, y si el enemigo logra cortarle esta retirada, el destacamento queda perdido y la plaza sin la fuerza que le componía. Hay que tener, además, en cuenta, que una guarnición de una plaza fuerte espera siempre con temor el momento de verse sitiada y separada del resto del país, y un destacamento que salga de ella aprovechará cualquier pretexto para no volver. Todas estas consideraciones hacen, pues, que pueda ponerse en tela de juicio y aun negarse el efecto que algunos pretenden que produce una plaza fuerte sobre las comunicaciones que no pasan por ella. Por otra parte, es evidente que una de estas expediciones sólo podrá dar buenos resultados cuando se haga con un objeto determinado, y ningún gobernador prudente se aventurará á mandar dia-

riamente destacamentos que marchen en busca de aventuras y encuentren lo que por cierto no buscarán. Además, esta clase de expediciones necesita un buen servicio de exploración, y como por lo común en las plazas fuertes existe poca caballería, será difícil llevarlo á cabo. La plaza de Langres tenía en 1870 una guarnición de 17.000 hombres, y en nada molestó las comunicaciones de los alemanes que pasaban á algunas millas de distancia. Una salida que tuvo lugar el 16 de diciembre con tropas de las tres armas, sufrió un descalabro y perdió el jefe de la expedición. Para molestar de continuo las comunicaciones del adversario, son preferibles los guerrilleros, que encuentran apoyo en el país y refugio en los accidentes topográficos que presenta. Esto no quiere decir que el comandante de una plaza no deba aprovechar las ocasiones que se le presenten para dar un golpe de mano casi seguro, sobre todo si se trata de un ejército en retirada que pase próximo á la plaza. Nuestro objeto ha sido llamar la atención acerca de la frase «molestar las comunicaciones del invasor»; frase muy vaga y á la que no conviene darle demasiado valor. Clausewitz dice acerca de este asunto: «Las empresas de una guarnición de una plaza fuerte son siempre restringidas. Aun en las grandes plazas ocupadas por grandes guarniciones, los destacamentos serán por lo común débiles, si se comparan con los ejércitos que operan en campo abierto, y el diámetro de su círculo de acción rara vez pasará de un par de etapas. Cuando la plaza es pequeña los destacamentos resultan insignificantes, y su acción no se extiende más allá de las poblaciones más próximas. Pero las tropas que no pertenecen á la guarnición, y por consiguiente, no se hallan obligadas á entrar en la plaza, son más independientes y pueden, en circunstancias favorables, extender considerablemente la zona de acción de la plaza. De modo que al hablar de la acción externa de la plaza, nos referimos principalmente á este último elemento.»

Pasemos á examinar otro cometido que á las plazas fuertes puede asignarse, y es el de recoger un ejército *momentáneamente* y con objeto de que se reponga. Esta idea parecía basada en la frase de Clausewitz: «Las fortalezas son posadas»; pero en nuestro concepto, en tales posadas sólo debe el ejército pasar una noche, ó á lo más, hasta que el enemigo se acerque á ellas, en cuyo caso debe evacuarlas. A primera vista parece una idea feliz la de que un ejército malparado busque protección bajo los muros de una plaza, se reponga, y, como el ave Fénix, salga de allí con nuevos bríos para continuar la campaña. Pero las cosas hay que estudiarlas con

mayor detenimiento, y cuando esto se hace, no es difícil convencerse de que lo peor que á un ejército puede acontecerle es buscar una plaza para restaurar sus fuerzas. Porque una de dos, ó el ejército está muy quebrantado y el adversario ha adquirido sobre él gran superioridad, ó es poco el quebranto. En el primer caso, hay que suponer que el adversario aprovecha la superioridad adquirida, cerque la plaza y corte al ejército las comunicaciones con el país; y ahora preguntamos: ¿estará entonces el ejército en las condiciones mejores para reponer sus fuerzas? Queremos suponer que en la plaza halle víveres y municiones; queremos suponer que encuentre algunas tropas de depósito ó complemento con que llenar los huecos producidos en sus filas, pero es evidente que estas tropas no serán bastantes para nutrir todos los regimientos y que es difícil que las pérdidas en ganado y armamento puedan reponerse. El ejército se nutre con la savia que del resto del país recibe; si sus raíces no pueden extenderse hasta allí, la savia no llega, se declara la anemia y el ejército perece por consunción. Por otra parte, es innegable que el efecto producido sobre la guarnición por la llegada de un ejército que ha sufrido fuertes descalabros, ha de ser forzosamente deplorable y nada propio para levantar el ánimo de los defensores. Y si el ejército se refugia en una plaza en donde no hay más elementos que los necesarios para la guarnición, es evidente que no sólo no podrá reponerse, sino que, por añadidura, aquélla tendrá que compartir con él sus víveres, y, por tanto, éstos durarán menos.

Con mucha razón dice Von Goltz: «Es fácil conducir un ejército bajo los muros de una plaza fuerte, difícil hacerlo salir, á no ser que sea socorrido desde fuera.»

Cualesquiera que sean las relaciones existentes entre el ejército que opera en campo abierto y la plaza, aquél debe reconocer como principio supremo el de no dejarse encerrar jamás en la plaza. Hasta es peligroso pasar por una plaza fuerte, porque puede ser allí retenido contra su voluntad. Algunas veces no es posible, sin embargo, evitarlo, como cuando se trata, por ejemplo, del paso de un río; pero en este caso la cosa presenta menos inconvenientes, pues al fin y al cabo este obstáculo detiene al enemigo. Así, pues, un ejército que quiere reponer sus fuerzas, puede lograr mejor este resultado tomando posiciones tras de obstáculos naturales, combinando su acción con la de las plazas y procurando no perder jamás sus relaciones con el interior del país.

Si el ejército no está muy quebrantado, claro es que hay aún menos

razón para que busque refugio en una plaza, pues los obstáculos del terreno, bien aprovechados, le servirán para reorganizarse; sobre todo, si sabe maniobrar con habilidad.

Se nos dirá, sin duda, que el ejército, aun cuando cercado por el enemigo, puede romper el cerco, quebrantando de este modo las fuerzas de aquél. Pero esta operación no es tan hacedera como pudiera creerse. Un ejército sitiado tiene ciertamente la ventaja de su posición central: el sitiador ocupa una línea más extensa y le es más difícil aumentar sus fuerzas; si aquél obra por sorpresa, puede romper el cerco. Pero obsérvese que los momentos más críticos para el agresor se presentan al principio de la operación: si logra atrincherar sus líneas y establecer un buen sistema de comunicaciones á lo largo de ellas, es posible que sus reservas lleguen á tiempo al lugar del combate y detengan al adversario. Pero supongamos que el sitiado rompa el cerco. ¿Podrá este sitiado hacer pasar por la brecha abierta, que al fin y al cabo será un desfiladero, todas sus tropas? ¿Podrá, si logra esto, conseguir que pasen sus convoyes? Porque es de advertir que, sin ellos, será con frecuencia imposible emprender operaciones ulteriores, pues al fin y al cabo, momentáneamente, la base del ejército sitiado es la plaza, y al separarse de ella es preciso que lleve consigo los elementos necesarios para operar. Por otra parte, roto el cerco, no es de presumir que la derrota del sitiador haya sido de tal importancia que no pueda, con las fuerzas que le quedan, molestar y aun atacar los flancos y retaguardias de la larga columna que ha de formar el ejército que sale de la plaza. Y hay que advertir, que al fin y al cabo, si se supone vencedor al sitiado, es por que el sitiador no habrá tenido tiempo de concentrar todas sus fuerzas en el punto atacado, y, por consiguiente, le quedarán aún al sitiador fuerzas intactas con que atacar á las ya fatigadas, y quizá menos numerosas, del sitiado.

Se nos dirá: ¿Y si hay un ejército de socorro? Y á esto contestaremos, que hay que suponer que el agresor obra con arreglo á los buenos principios; á un ejército de socorro le opondrá otro de observación, y sólo en el caso en que éste sea derrotado, podrá verse en peligro el sitiador; aun en este caso le queda el recurso de levantar el sitio, marchar contra el ejército de socorro y, si sale victorioso, volver á sus antiguas posiciones. Así obró Bonaparte en su admirable campaña de 1797. Los franceses intentaron socorrer á Belfort en 1871, y el ejército de socorro fué derrotado y tuvo que internarse en Suiza. Respecto á los ejércitos formados en el

Loire y en el Norte para socorrer á París, tampoco pudo ninguno de ellos cumplir su cometido. Por otra parte, la experiencia de las últimas guerras prueba lo difícil que es salir de las plazas sitiadas. Ni Bazaine ni Osmán Bajá pudieron salir, respectivamente, de Metz y Plewna.

Resulta, pues, que un ejército que trate de rehacerse al amparo de una plaza fuerte, no siempre podrá lograrlo; que se expone á ser cercado en ella; que una vez efectuado el cerco es difícil romperlo; que aun roto, el exsitiado se halla en malísimas condiciones para operar; que sólo con el apoyo de un ejército de socorro puede lograrse buen resultado, pero para ello es preciso que éste bata al de observaciones, y á veces al sitiador en unión de aquél ó separadamente. En suma, es fácil entrar en una plaza fuerte; es muy difícil, cuando no imposible, salir. Sucede lo que con los ratones que se dejan atrapar en las ratoneras, son pocos los que escapan.

Este cometido de las plazas fuertes está íntimamente ligado con el otro que suele asignárseles, cual es el de refugio, no ya momentáneo, sino último, á un ejército que ha sufrido una serie de derrotas. Como este caso tiene bastante de común con el anterior, puede servir lo que aquí digamos de ampliación á lo ya expuesto. Esta verdadera heregía estratégica asoma ya entre las ideas de Jomini, de Herrera García y algunos otros; pero es preciso confesar que la propagación y defensa de principios tan dañosos, debe buscarse en Brialmont, quien queriendo por un lado generalizar para todos los estados las ideas que han presidido á la defensa de Bélgica, y por otro lado demostrar la imposibilidad de cercar los grandes campos atrincherados, llegó á convencer á algunos de que, para alcanzar el triunfo, la mejor solución era encerrar allí los ejércitos. Hay que confesar, además, que la idea pareció en Francia excelente, porque al fin y al cabo, con fortificar París y encerrar en caso de un desastre unos cuantos millones de hombres, todo quedaba arreglado. Los franceses convinieron, pues, en que si en 1814 y 1815 París hubiese estado fortificado, otro gallo les cantara. Por fin, París fué *rendu imprénable*; pero en 1871 fué *pris*. *Malgré tout il faut encore rendre Paris toujours imprénable.* (1)

El campo atrincherado de París abraza todo el terreno comprendido en el polígono formado por las líneas que unen los fuertes más avanzados, es decir, todo el departamento del Sena, tres municipios del de Sena-Marne y una buena porción del de Sena-Oise. El perímetro alcanza un desarro-

---

(1) Banús.

llo de 118 kilómetros, mientras que en 1870 no llegaba á 55, y claro es que la primera línea de resistencia tendría hoy por lo menos unos 160 kilómetros. En toda esa extensión de terreno existen tres millones de habitantes.

Este exagerado afán de fortificar hace que una nación se simbolice en una ciudad; que todo un pueblo esté pendiente de su capital política como si en la importancia geográfica de aquella población y en su importancia estratégica estribasen únicamente la defensa del territorio y la salvación del Estado.

Autorizada opinión nos dice en el siguiente párrafo el por qué de la enemiga tan grande que han tenido en distintas épocas las plazas fuertes: Si algunos ilustres capitanes y escritores militares, no son calurosos partidarios de las fortalezas, más bien es por temor de que se abuse de ellas y se empleen en demasía, que por reputarlas verdaderamente perjudiciales en absoluto. Y por más que con frecuencia se haya echado en cara á los ingenieros un afán decidido por crear plazas fuertes, es lo cierto, que éstos en general se han declarado contra el excesivo número de ellas.

El brigadier García de San Pedro, en el estudio hecho acerca del campo atrincherado de París, significaba la conveniencia de modificar la disposición de los 14 ó 15 fuertes, colocándolos en líneas diferentes y alineando 3 en cada dirección; cuyas 5 líneas en su concepto darán mejor resultado; pero unimos nuestra modesta opinión á la del Sr. Banús para declarar que no resulta eficaz la reforma, porque los sectores de ese círculo comprendido entre los fuertes dejaría mucho espacio á merced del enemigo, que podría utilizarle para ocuparle y hasta fortificarse en él.

Veremos, pues, en este ligero examen que hacemos de la aplicación de las fortificaciones, que ni aun los grandes campos atrincherados ofrecen una defensa verdad y absoluta, y esta prueba está comprobada por el mismo Brialmont, el acérrimo defensor de las fortificaciones, antes de convencerse de que aquéllas no se construyen para abrigo de los ejércitos; y Von Goltz con sus severos juicios viene á dar fuerza á las ideas expuestas.

El tantas veces merecidamente citado Sr. Banús al tratar esta cuestión se expresa en la siguiente forma:

Un ejército reducido al extremo de tenerse que encerrar en un campo atrincherado, prestará al país mejores servicios, si en vez de esto busca protección tras de un obstáculo natural, procurando conservar las comunicaciones con el resto del territorio, evitando el bloqueo y combinando

sus operaciones con las de intrépidos guerrilleros que intercepten las líneas de etapa del invasor, y dificulten la marcha de sus convoyes. Un ejército tiene muchos medios de acción mientras no se halle encerrado dentro del círculo de hierro que forma al rededor de él el adversario; después de esto la muerte estratégica, como dice Willmsen es inevitable. Si los ejércitos españoles en 1808 se hubiesen encerrado en Madrid y allí hubiesen esperado al ejército francés, y si el país hubiese puesto en la salvación de dicho punto toda su esperanza, la guerra de la Independencia hubiese sido de corta duración. Formar grandes campos atrincherados en donde vayan á encerrarse los restos de un ejército batido, es precisamente favorecer los intereses del invasor, á quien le conviene poder concentrar sus medios de acción; defender palmo á palmo el territorio es obligarle á que divida sus fuerzas, y por consiguiente, á que se debilite. Estos grandes campos atrincherados, son, por lo común, el talón de Aquiles de los Estados que los crean, el enemigo lo conoce y lo ataca, y como por desgracia es imposible hacer este talón invulnerable, llega el momento en que el dardo se clava en él.

La anterior discusión, quizá demasiado prolija, pero que hemos creído necesaria, ha tenido por objeto hacer ver la utilidad y necesidad de las plazas fuertes y al mismo tiempo los servicios que racionalmente podía exigírseles. Estos son, sin género alguno de duda, ocupar posiciones importantes y de cuya posesión convenga privar al enemigo, barrear comunicaciones, fraccionar las fuerzas del adversario, facilitar el paso de ríos caudalosos, y, por consiguiente, las operaciones en ambas orillas, contribuir á la defensa de obstáculos de importancia. Eventualmente servir de punto de apoyo, para amenazar los flancos y retaguardia del invasor. A esto añadiríamos, si tuviéramos autoridad para ello: *«Queda Terminantemente Prohibido Que Los Ejércitos Se Refugien En Las Plazas Fuertes.»*

Otro cometido que pueden desempeñar bien las plazas fuertes es la defensa de una provincia lejana, ó de una colonia cuya guarnición, atacada por fuerzas superiores, é incapaz de sostenerse en campo abierto, puede, al abrigo de las murallas, esperar refuerzos y conservar así una base de operaciones para expulsar al adversario del resto de la comarca, en caso de que ya la dominara. El descuido con que miramos el plan defensivo de nuestras colonias puede algún día sernos fatal.

Son muchos los que, convencidos de la utilidad de la fortificación, pero asustados por el coste de las obras permanentes, pretenden acudir á

las provisionales para la defensa de los estados. No somos enemigos sistemáticos de la fortificación provisional; creemos que bien empleada, puede ser muy útil, pero no que deba substituir á la permanente. Ya hemos indicado antes, que estamos completamente de acuerdo con Von Sauer, en que el principal objeto de la fortificación consistía en obtener un efecto máximo con una fuerza mínima. Ahora bien, en las obras provisionales, los elementos pasivos son de menos fuerza y dan, por consiguiente, menor protección que en las permanentes; por consiguiente, hay que aumentar los elementos activos, y si se achaca á la fortificación el inconveniente de diseminar las fuerzas, es aún mayor usando la provisional que la permanente. Una fortificación permanente, al abrigo de la escalada, con fosos bien flanqueados, con locales á prueba y provista de toda clase de recursos, podrá defenderse con fuerzas mucho menores que otra provisional, en que no se cumplan ó sólo se cumplan á medias estas condiciones. Una de las ventajas atribuídas á las plazas provisionales, es que se construyen allí donde hacen falta, en vista de las operaciones del enemigo, mientras que las permanentes pueden resultar inútiles. Este raciocinio tiene poco fundamento. Si las plazas permanentes se construyen teniendo en cuenta la geografía de la comarca en que se opera, puede asegurarse que desempeñarán papel importante siempre y cuando en dicha comarca se luche; claro es que las de las zonas que no sirvan de teatro de operaciones no entrarán en acción; pero también es cierto, que si un país vive en paz perpetua, para nada necesita ejércitos ni plazas. Además, falta saber si el enemigo dará tiempo para construir estas plazas y si se encontrarán para ello brazos suficientes, dado que gran parte de los hombres válidos tendrán que incorporarse al ejército. Dada la rapidez con que hoy se lleva á cabo la movilización, es difícil que pueda disponerse de tiempo para formar dichas plazas, sobre todo si hay que construir más de una. Si estos trabajos han de ejecutarse ya bajo el fuego del enemigo, es evidente que se harán en malas condiciones y á costa de muchas bajas. En la defensa de Sebastopol, se emplearon diariamente de 5.000 á 10.000 trabajadores, que sufrieron multitud de bajas. Durante el sitio de París se empezaron, entre los fuertes, varias obras, que aún no estaban terminadas al rendirse la plaza. En Plewna se pudo improvisar una plaza, pero esto no hubiera tenido lugar si los rusos hubiesen atacado desde los primeros momentos con mayores fuerzas; gracias á las faltas estratégicas y tácticas de los rusos, Osman-Bajá pudo disponer de cuatro meses y medio para fortificar el cam-

po atrincherado de Plewna. Además, si alguna vez puede crearse por medio de la fortificación provisional un campo atrincherado de resistencia suficiente, ¿será posible también reunir con oportunidad en él, todos los elementos necesarios para una defensa prolongada? Es por lo menos dudoso.

Si se nos dice que estos últimos inconvenientes pueden remediarse construyendo en tiempo de paz obras provisionales y no permanentes, diremos que así no se subsana el primer inconveniente, y además desaparece una de las ventajas atribuídas á las plazas provisionales, que es crearlas en donde las exijan las operaciones.

No rechazaremos, lo repetimos, la fortificación provisional por completo. Las naciones pobres pueden acudir á ella para poner prontamente en estado de defensa ciertos puntos importantes, pero con ánimo de ir convirtiendo en permanente lo que empezó por provisional. Puede emplearse la fortificación provisional para fortificar puntos de importancia secundaria y también para completar la defensa de plazas cuyas obras sean en su mayoría permanentes. Puede, igualmente, ser útil para fortificar puntos que, por imprevisión ó por falta de recursos, no lo estuvieran; y es de mucha mayor aplicación en el interior del país que en las fronteras expuestas á ser atacadas desde los primeros momentos. Es, pues, la fortificación provisional, complemento de la permanente; puede prestarle, combinada con ella, grande auxilio, pero nunca sustituirla y mucho menos sustituirla por completo. Cuando no haya otro recurso, se utilizará, porque siempre será preferible á la carencia absoluta de fortificación. Un traje hecho expreso, es siempre preferible á otro que se compre en un bazar, pero cuando la necesidad aprieta, se prefiere ir mal vestido á permanecer desnudo. Este es el caso de la fortificación provisional.

La solución recientemente propuesta en Alemania por el mayor Scheibert, es una variedad de la fortificación provisional. Propone dicho jefe tener en los nudos de vías férreas, grandes depósitos de material metálico; cúpulas de todas clases, que pueden transportarse fácilmente á aquellos puntos en donde sea necesario establecer una plaza. Estos elementos se combinarán con los atrincheramientos improvisados que construirán las tropas combatientes en el lugar y momento oportunos. Tal sistema de fortificación, que ya ha recibido el calificativo de móvil, es indudablemente muy propio para reforzar algunos puntos que no se hallen bien fortificados y suplir la ausencia de plazas permanentes; pero como procedimien-

to general y exclusivo no nos parece que pueda reputarse satisfactorio. Ciertamente es que, dada la red de vías férreas que hoy surcan los estados, el transporte no habría de presentar grandes dificultades; pero téngase en cuenta, que los elementos metálicos deberán luego llevarse desde la estación á los emplazamientos que se les hayan asignado, y este transporte tendrá ya mayores dificultades. Por otra parte, el ajustar, por decirlo así, al terreno todas estas piezas, no siempre será tarea fácil. Agréguese á esto que no se podrá en todas ocasiones disponer de suficiente número de hombres para la construcción rápida de las obras de tierra, y por tanto es fácil ver que lo que el mayor Scheibert propone, no está exento de dificultades, ni puede reputarse como una solución general del problema. Que no es esta la idea del autor del sistema, lo prueba al opinar que Alemania debe conservar en su frontera oriental las plazas permanentes, de donde parece deducirse que la fortificación móvil es sólo un medio de reducir al mínimo las plazas de guerra en tiempo de paz, y un auxiliar de la permanente al romperse las hostilidades. Bajo tales bases, no cabe duda que conviene estudiarla y aceptarla, sobre todo para las zonas lejanas de la frontera.

Antes de entrar de lleno en la cuestión batallona de la defensa de los estados, nos queda aún que examinar la clase de obras que con este objeto pueden emplearse. Desde luego hay que contar con los fuertes barreras, cuyo objeto su nombre lo indica, es barrer una comunicación importante en un punto en que difícilmente pueda crearse otra; son, pues, fuertes propios de países montañosos ó pantanosos y deben estar constituidos de modo que exijan para su rendición, un ataque paso á paso, y puedan defenderse con poca guarnición y poca artillería.

Otra clase de obras son las formadas por varios fuertes destacados, constituyendo un cordón alrededor del punto que se quiera defender. Si éste es una población, estos campos deben constar de un recinto y el cordón de fuertes destacados; si sólo es un puente, se formará entonces una cabeza de puente, constituida tan sólo por el cordón de fuertes, cuyo objeto será facilitar el paso del ejército propio de una á otra orilla y vedarlo al enemigo. Por las razones ya expuestas, no somos partidarios de las grandes plazas, que exigen muchos gastos para su construcción y armamento y numerosas guarniciones. Por otra parte, hay que tener en cuenta que á medida que la guarnición de una plaza aumenta, la relación entre ésta y la fuerza sitiadora disminuye. Una plaza que tenga un perímetro

de 30 á 40 kilómetros, lo que supone los fuertes á unos 4 kilómetros del núcleo por término medio, puede ser defendida por una guarnición de 30.000 á 40.000 hombres, y como el perímetro que ocupará el enemigo para acordonarle será de 42 á 50 kilómetros, necesitará de 60.000 á 75.000 hombres, contando sólo á razón de 1,5 por metro; es decir, próximamente doble de la fuerza que guarnece la plaza. Pero supongamos que aquélla aumente hasta 100.000 hombres, por ejemplo; para acordonar la plaza no hará falta por esto mayor número de fuerzas, pero sí será necesario tener reservas dispuestas á acudir á los puntos por donde el adversario intente romper el cerco. Ahora bien, como siempre habrá que dejar fuerza para la guarnición de fuertes y recinto, y hay que contar con bajas, de los 10.000 hombres, no es de suponer que pueda presentar al enemigo más de 90.000 para dar la batalla; supongamos, y es favorecer poco al sitiador, que éste necesite otros tantos además de los empleados en el cerco, resultará que los 100.000 hombres del sitiado sólo ocuparán 160.000 del sitiador, es decir, vez y media la fuerza de aquel en vez del doble. Ahora bien, es lo probable, que aun cuando el sitiado cuente con 100.000 hombres, no podrá disponer de 80.000 para una salida y el sitiador podrá desguarnecer algún tanto los puntos de la línea de cerco no atacada, y por consiguiente es posible, con sólo 130.000 hombres y aun menos, contener á 100.000. En Metz, el ejército sitiador contaba con una fuerza poco mayor que la del sitiado; en París era aquella, menor que ésta; y aun cuando esto sea un hecho excepcional, desde luego indica que no hay necesidad de contar con fuerzas muy superiores á las del sitiado para acordonarle; lo difícil es establecer el acordonamiento; una vez logrado esto, puede admitirse como exacta la siguiente frase del general Gurko: «se puede mantener el acordonamiento con fuerzas inferiores á las necesarias para establecerlo», hecho racional, pues al fin y al cabo, al principio las tropas sitiadoras carecen del apoyo que luego les da el atrincheramiento de las posiciones que ocupan (1).

El conde de Geldern dice: «La experiencia del sitio de París en 1870-71 y particularmente la salida en masa del 30 de noviembre de 1870 (batalla

---

(1) La experiencia de la guerra franco-alemana, demuestra, según Heyde, que una vez fortificada la posición del sitiador, éste puede mantener el cerco con fuerzas iguales á las del sitiado; pero en nuestro concepto este resultado no puede reputarse decisivo.

de Champigny), en donde se vió que 110.000 sitiados con 400 piezas no pudieron forzar un frente de tres leguas defendido por 20.000 hombres, autoriza á suponer que, cuando el ejército sitiador ha fortificado sus líneas, la potencia ofensiva del sitiado se anula».

Las grandes plazas no son, pues, las mejores; pues al fin y al cabo no deja de ser cierto, como dice Vauban, que las fortalezas no vedan al enemigo, más que el terreno que ocupan.

En vez, pues, de aglomerar en ellas grandes guarniciones, es preferible disponerlas de modo que basten pocas tropas para su defensa y dejar las fuerzas restantes que obren en campo abierto, en donde no se hallarán tan expuestas á la muerte estratégica. Una nación pequeña que sólo necesite una plaza fuerte, puede aún admitirla grande; pero un Estado extenso que necesite varias, no puede por razones económicas y por razones militares, llegar á semejante absurdo. Los alemanes, al organizar sus plazas fuertes bajo la base de que puedan defenderse sin el concurso de grandes guarniciones, demuestran, en nuestro concepto, que conocen perfectamente el cometido de las fortificaciones.

Entre los escritores franceses cunde la idea de llamar plazas con fuertes destacados, á los campos atrincherados. En primer lugar, hoy no se concibe una plaza sin fuertes destacados, exceptuando los fuertes barreras. Así, pues, hay redundancia en la frase, plaza con fuertes destacados. En segundo lugar, ¿se pretende con esto que los generales derrotados no se refugien en los campos atrincherados? Pues no nos parece que esto se consiga con cambiarles el nombre. Un general mediano que sufra cerca de una plaza, llámese como se quiera, una derrota, es más que probable que se acoja á ella. No hay que achacar á los nombres las faltas de los generales.

Cosseron de Villenoisy, dice con muy buen sentido: «*Ce nom de camp retranché n'est pas en faveur parmi nous, depuis les désastres de 1870, faute d'avoir compris le parti que l'on peut en tirer, et l'on ne doit pas les condamner parce que les chefs d'armée n'ont pas su s'en servir aussi bien qu'ils auraient pu le faire.*»

Además de estos elementos, hay también lo que los franceses llaman región fortificada y que parece envolver la idea de una zona de terreno en que se han combinado las fortificaciones con los obstáculos naturales, de modo que aquellas cierren las desembocaduras que éstos dejen. En nuestro concepto, la *región fortificada* encierra una idea más general, y nosotros reputaremos como tal todo grupo de plazas que en combinación con uno

ó varios obstáculos naturales facilite las operaciones de los ejércitos que operen en la zona que aquella ocupa. Así es, que lo mismo es para nosotros una región fortificada la que han formado los franceses en su frontera oriental, como el antiguo cuadrilátero véneto, ó la posición Pavía, Placencia, Stradella, ó la que podría establecerse en nuestro país en la confluencia del Duero, el Pisuerga y el Adaja. Que en el primer caso las fortificaciones constituyen una línea ó cordón y en los otros un polígono, es cuestión topográfica; el objeto estratégico es siempre el mismo, aunque como luego veremos, la mala aplicación de la idea puede hacer que se malogre.

Pero para que estas regiones fortificadas presten verdaderos servicios, es necesario que sólo se establezcan en donde la topografía del terreno lo indique, y se organicen de modo que faciliten las operaciones del que las posea; pero que en caso de quedar abandonadas á sí mismas las obras que las constituyan puedan defenderse con pocas fuerzas. En rigor, la idea de las regiones fortificadas no es de hoy día, pues al fin y al cabo una región fortificada no es más que la agrupación de varias plazas. Willinsen es uno de los grandes defensores de las plazas agrupadas, y á propósito de este asunto dice: «que las fortalezas deben estar agrupadas y colocadas en los puntos en que la naturaleza ha situado los grandes obstáculos naturales.»

Clausewitz, dice: «que un grupo de 2, 3 ó 4 plazas fuertes que sólo distan un par de etapas de un centro común, comunica tal fuerza á este punto y al ejército que lo ocupa, que en el caso en que otras condiciones lo hagan posible, habrá fuertes tentaciones de crear este baluarte estratégico.»

El teniente coronel de ingenieros francés, Mr. Delair, en una conferencia dada en París relativa á la organización defensiva de los Estados, se declara también acérrimo partidario de las regiones fortificadas. Si bien es verdad que defiende la aplicación de este principio tal y como se ha efectuado en la frontera oriental de Francia y que veremos que no está exenta de defectos.

Michel dice: «un grupo de plazas fuertes á horcajadas sobre varios ríos, ó adosado á una frontera que impide envolverlo, ofrece un refugio útil á un ejército más débil, ó le proporciona un buen apoyo en sus operaciones ofensivas.»

El conde de Geldern se expresa así: «Las plazas fuertes aisladas dan lugar á la diseminación de fuerzas: los grupos de plazas, por el contrario,

dan el medio de concentrarlas y proporcionan al ejército libertad para maniobrar.»

Por lo común, las zonas más propias para constituir estas regiones, son aquellas en donde se reúnen varios ríos, en cuyo caso, estableciendo en todos ellos cabezas de puentes, el ejército que ocupa el centro adquiere ventajas parecidas al que maniobra por líneas interiores, y el agresor ha de dar largo rodeo para evitar esta región, si está bien situada, ó atacarla teniendo que vencer los obstáculos naturales y los artificiales.

En nuestro país, la zona en donde se reúne el Duero, el Pisuegra y el Adaja, cumple, como luego veremos, con estas condiciones; en Italia, el famoso cuadrilátero véneto, debía su fuerza á los ríos Mincio, Po, Adige y lago de Garda. La zona de aquel país en que se reúnen el Po, el Tessino y el Adda, cumple también con aquellas condiciones. Estas regiones fortificadas, más extensas que cualquiera plaza fuerte, son por tanto, más difíciles de cercar, y dan al ejército que las posee libertad en las maniobras. Por otra parte, cuando las abandona, quedan aún las plazas que las forman, susceptibles de ser defendidas por pequeñas guarniciones. La famosa campaña de Radetzki, tan alabada por Willinsen, dió buenos resultados gracias á las plazas del cuadrilátero, de las cuales se sirvió aquel general, según dice muy gráficamente el autor citado, como máscaras para burlar al adversario, como cortinas para ocultar sus movimientos, y como poternas para arrojarse de improviso sobre los flancos y retaguardia de sus enemigos. Compárese este cometido, con el que desempeñó en 1796 la sola plaza de Mantua, sitiada por Bonaparte; en ella se sepultaron cuatro ejércitos austriacos; en 1848, 50.000 austriacos batieron 80.000 piamonteses que tienen en su favor el espíritu del país.

El general Brialmont, altamente enamorado de sus campos atrincherados estratégicos, afirma que hay algunos de éstos que equivalen á las mejores regiones fortificadas; en nuestro concepto, discutir cuál de los dos elementos es preferible, nos parece ocioso, pues todo depende del terreno y allí donde éste no se preste, será inútil querer establecer una región fortificada. En cambio, en donde sea posible la combinación de varias plazas pequeñas, será siempre preferible á la de estos inmensos campos atrincherados que exigen siempre numerosas guarniciones, y que aun cuando no herméticamente imbloqueables, no por esto dejan de serlo con bastante rigor.

Excusado es decir, que de las regiones fortificadas, como de todo, es

preciso no abusar; y como dice muy bien el general italiano Araldi, es preciso que sólo se establezcan en donde lo requiera la topografía del terreno.

En suma, para la defensa de los Estados hay que emplear:

*Fuertes aislados.*

*Campos atrincherados formados por un cordón de fuertes destacados y con núcleo ó sin núcleo central, según los casos.*

*Regiones, ó, Grupo de plazas. (1).*

\*  
\* \*

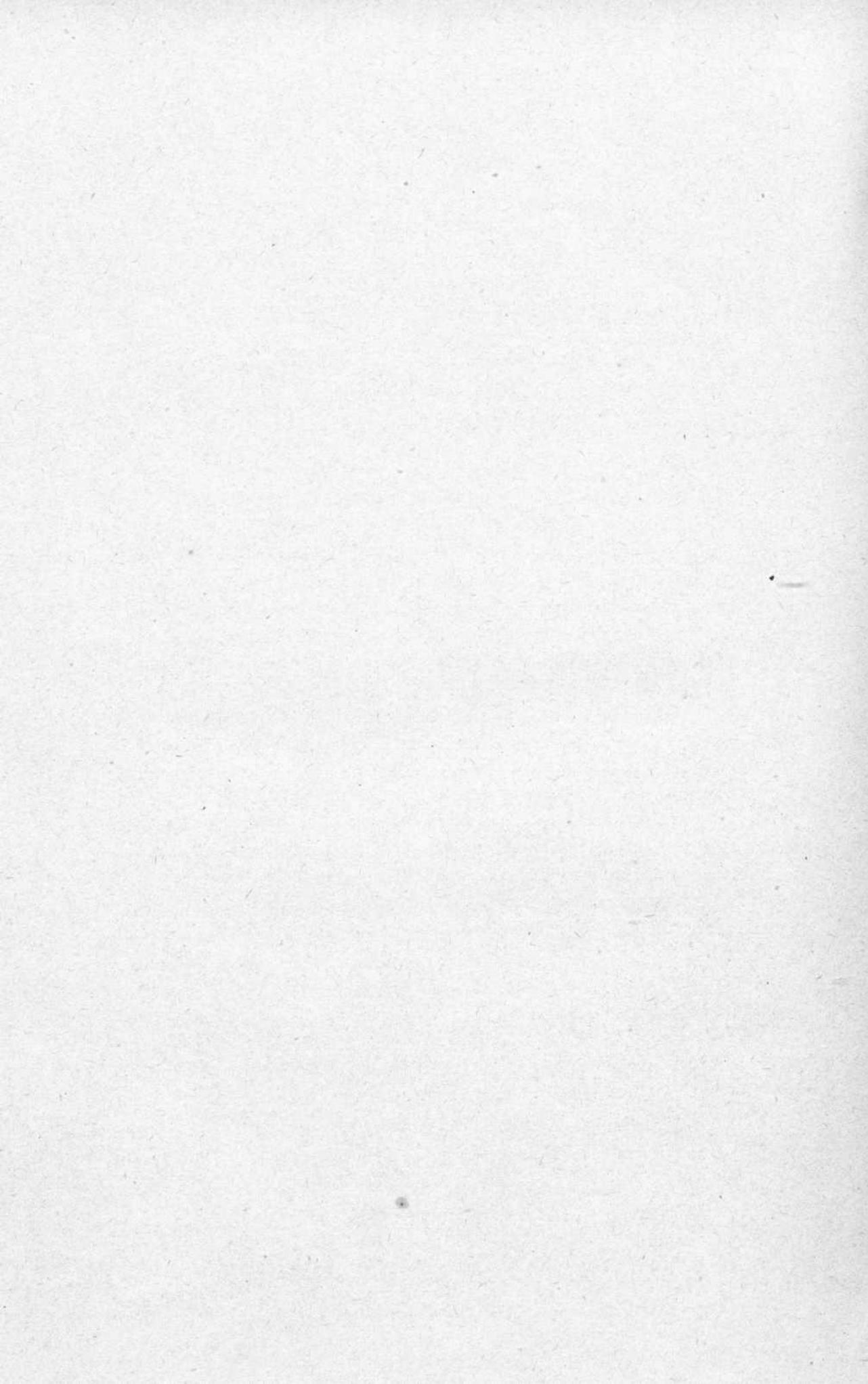
En resumen, las plazas fuertes, como hemos visto en el presente capítulo, no tienen por objeto guardar en ellas el ejército; como en tiempos pasados, cuantas veces se repitió el hecho, casi siempre fué en perjuicio de la plaza, de las tropas en ella refugiadas, del prestigio del ejército y de la causa que defendía.

La verdadera misión de las plazas fuertes y de las fortificaciones en general, no es otra que la de crear obstáculos al agresor, tener lugares de momentáneo albergue y hacer al enemigo distraer su atención del objetivo que persigue, obligándole á emplear tropas y pérdida de tiempo; entorpecer, en una palabra, la acción del adversario, crearle grandes dificultades que tanto pueden influir en el desenlace de la campaña; pero para batirle, para mantener sobre él una levantada moral en nuestras tropas y para marchar en busca de una victoria cierta, el ejército es el factor preciso que no será seguramente dentro de una plaza donde pueda demostrar su arrojo y estrategia para la decisión de una guerra.

---

(1) Banús.





## CAPITULO II

---

### Fronteras y costas.

Es preciso tener en cuenta al tratar de la defensa de fronteras, la diseminación de tropas á que da lugar un considerable número de plazas fuertes. Ya lo hemos dicho en otro lugar de este tratado: el querer ser fuerte en todas partes produce efectos contraproducentes, logrando no ser fuerte en parte alguna. Conviene examinar siempre la disposición de aquella línea que la determina.

(1) La frontera política de un Estado, ya sea una simple línea de separación determinada por los tratados entre las dos naciones fronterizas, ó ya esté realmente marcada sobre el terreno por mojones, en virtud de los mismos tratados, no pasa de ser un obstáculo ficticio, y sin embargo, es en todos los casos de gran interés militar por ser el límite á que pueden llegar los movimientos y disposiciones preparatorias para la guerra; el atravesarla determina el rompimiento de las hostilidades.

Pero, cuando la frontera está trazada sobre los accidentes naturales, como cordilleras, ríos, etc., su valor militar aumenta en proporción de la importancia estratégica de aquellos obstáculos, cuya influencia hemos estudiado ya, refiriéndonos al caso que consideramos y analizando su valor, según el límite de los Estados sea la divisoria de aguas ó esté á uno ú otro lado de ella, y según se halle más acá ó más allá de las orillas del río. Además de los accidentes geográficos que pueda haber en la frontera, existen también en ella, puesto que está llamada á ser base de operaciones ó línea de defensa, accidentes artificiales que acrecientan su fuerza y la preparan para satisfacer aquellos fines. Vemos, pues, que es un accidente

---

(1) General Sironi.

múltiple y complejo, que exige un cuidadoso examen de sus condiciones para ser apreciado en el concepto de la geografía militar.

Solamente la forma de la línea fronteriza influye notablemente en su valor estratégico y hasta impone en cierto modo la marcha de las operaciones: puede ser recta, cóncava ó convexa.

Una frontera rectilínea, prescindiendo de otras circunstancias, no altera las condiciones en que se encuentran las dos naciones que separa.

Una frontera cóncava, como la de Alemania respecto á Francia, ó la de Austria-Hungría respecto de Italia, presentan dos lados que forman un entrante; proporciona para la ofensiva doble base de operaciones; facilita el cambio de la línea de operaciones; hace peligroso todo ataque desde un lado contra el otro; reúne, en fin, todas las ventajas de una línea envolvente.

Una frontera convexa penetra en el Estado enemigo, divide el teatro de operaciones en dos zonas que se verán comprometidas y tomadas de flanco y de revés, desde que el invasor desemboque por el saliente; pero en cambio, y como hemos dicho ya, el defensor puede operar á la vez sobre los dos flancos del contrario y amenazar su línea de operaciones. En general, la comparación de las fuerzas de que dispongan las naciones beligerantes será la que fije si esta disposición de la frontera ha de ser útil ó perjudicial, en la inteligencia de que puede establecerse como regla general que será un peligro constante para aquel de los dos Estados fronterizos que cuenten con menos fuerzas.

Una frontera convexa hacia el enemigo es favorable á la ofensiva, si en su saliente hay fáciles comunicaciones y sus lados están constituidos por obstáculos naturales que protejan los flancos y las relaciones con la base; por el contrario, si el frente no es despejado y sobre los lados pueden moverse libremente las tropas, el operar sobre uno de ellos es expuesto á verse atacado y cogido de revés desde el otro.

Cuando la cuerda del arco convexo está determinada por accidentes poco accesibles, la acción ofensiva no puede desarrollarse libremente; y en el caso de que el saliente y sus lados sean despejados, sus condiciones militares no dependen ya de las circunstancias geográficas, sino de consideraciones de otro orden, ajenas á aquéllas y variables para cada caso.

(1) En las condiciones políticas y económicas de las sociedades moder-

---

(1) General Ricci.

nas, con la constitución actual de los ejércitos y los ejemplos que nos han dejado las últimas guerras, la defensiva puede ser sólo un acto temporal y poco duradero, siempre fatal desde el punto de vista moral, ventajoso á veces militarmente, considerada en casos raros y condiciones topográficas especiales. Una defensiva definida sería tanto peor cuanto fuera más absoluta. Sería la consecuencia fatal de un grave error político y no habría esfuerzo humano que pudiera conjurar sus efectos. Que un Estado incapaz de hacer por sí solo la guerra ofensiva se procure alianzas ó se resigne á esperar, no son factores que hayan de intervenir en una cuestión puramente militar. La diplomacia y el buen sentido político que enseñan á tener paciencia, son las únicas armas defensivas de un país, que no puede de pronto ó en pocos días atacar al adversario. Desde Scipión hasta Moltke, el arte de defender los estados ha consistido en atacar, y esto sucederá siempre.

Estamos de acuerdo con la opinión del general italiano; pero en tales cuestiones no se puede sentar un precedente absoluto, y á veces ocurre que es provechoso para el pueblo agredido mantenerse á la defensiva, pudiendo en tal caso seguir los accidentes geográficos del territorio, acudir á la frontera para impedir el paso del enemigo ó efectuar la concentración en el lugar cuya acción estratégica tanto influye en la defensa nacional.

Sobre todo si la nación es pequeña y cuenta, por consiguiente, con un reducido ejército, sería temerario diseminar éste en las fronteras, y en tal caso la concentración se impone, á menos que los accidentes geográficos de dichas fronteras, como sucede en Suiza, aconsejen utilizarlos como medio poderoso de defensa; pero no concurren estas circunstancias en Holanda, Bélgica y Dinamarca, donde se impone la concentración como medio más eficaz de defensa.

En general, conviene oponer, desde el primer momento, cuantos obstáculos acumulen el arte y el terreno; pues algo y quizás mucho puede contribuir el mayor quebranto del ejército agresor y en mayor tiempo empleado en las operaciones, para que se limite la guerra á más pequeña parte del territorio ó se precipiten los acontecimientos favorables á un tratado de paz.

Desde luego, estimamos que tal suma de obstáculos debe preferirse para las naciones cuyo territorio es preciso evitar sea cedido en parte al enemigo, como ocurrió en Rusia en 1812; para lo cual ha fortificado el saliente de Polonia á fin de detener al invasor en la frontera.

Los pueblos de más reducido territorio han de adoptar el sistema que dejamos señalado, no tan sólo por ser el más hábil dentro de la ciencia de la guerra y el más prudente, por el corto ejército con que cuentan, sino también el más acertado y lógico por verdadera necesidad que se impone á todas luces, á menos de incurrir en una temeridad funesta y de desenlace no dudoso para el éxito de sus armas y los fines de su política y de su difícil existencia.

Las plazas fuertes del interior de los estados que, como hemos dicho en otro lugar, han de ser las menos posibles, constituirán los núcleos, base de todo movimiento para el caso de una movilización rápida del invasor, ó de insuficiente resistencia de las plazas fronterizas.

En las fronteras montañosas, que son las de más fácil defensa, por que á ello concurre la topografía del terreno, los fuertes enclavados estratégicamente en la zona fronteriza, cumplen la misión de barrar los pasos más importantes que dan acceso al ejército invasor.

Al decir que estos fuertes-barreras han de estar situados estratégicamente, por tal se entiende que cumplan con las condiciones que exige la defensa del territorio donde ejercen su acción militar.

Dicha acción, en primer término, ha de ser la más eficaz de sus fuegos, de modo que batan perfectamente todo el terreno que se extiende á su alrededor y con especialidad la dirección del camino que pase á su inmediación, con objeto de impedir el tránsito del enemigo que intente rebasar el fuerte y continuar su marcha, evitando la lucha con dicho obstáculo, para lo cual conviene que el terreno no pueda ofrecer facilidades para intentar una desviación del camino. Es altamente recomendable que no haya á su inmediación lugares que dominen la fortaleza; pues en tal caso habría que distraer fuerzas en poseer aquellas alturas, por lo cual es preferible, al establecer la defensa y practicar las otras, tener especial cuidado en elegir el sitio donde ha de erigirse la fortificación, para evitar en el combate la diseminación de tropas.

Es rudimentario de todo lugar fortificado no dejar *espacios muertos* y á esto ha de unirse, en el caso especial que nos ocupa, que los bombardeos y ataques á viva fuerza se hagan tan difíciles que no se alimente por el enemigo la esperanza de intentarlos.

Respecto al primer punto que hemos examinado, hay quien opina que no es tan necesario evitar de todo punto que el enemigo rebase el fuerte y pueda continuar sus operaciones al otro lado de la línea que aquél en re-

lación con otros determina; no estamos conformes con tal manera de apreciar cuestión tan importante; que la sutileza, ingenio y medios de acción del enemigo, sea premiada á la postre con la conquista de aquella ventaja, obliga á *forciori* á resignarse; pero no debe jamás existir á *priori* ningún detalle descuidado que dé opción al adversario y le presente la ocasión más ligera de realizar aquellos propósitos que seguramente pondrá considerable empeño en alcanzar.

Verdad es que las previsiones para el caso en que aquello sucediere preparan recursos mediante los cuales el fuerte quedará destruído en el acto; tal fin cumplen las minas y demás trabajos subterráneos, que hacen fácil y rápida la voladura; pero esto es destruir un punto militar cuyos cuantiosos gastos por una parte es preciso defender, y en otro concepto, tales obras pudieran utilizarse como apoyo en la defensiva, acción en que puede trocarse de un momento á otro la defensiva de un ejército sostenida por necesidad, conveniencia, estratagema ó hábil cálculo, en cumplimiento del plan general de operaciones.

Si cedieran su lugar los accidentes montañosos que examinamos á una línea fluvial de importancia, ésta sería la verdadera línea de defensa fronteriza.

Clausewitz lo ha dicho:

En ninguna parte puede una plaza prestar tantos servicios como cuando se halle situada sobre un gran río. Asegura siempre el paso de una á otra orilla, impidiéndoselo al adversario en una extensión de algunas leguas agua arriba y agua abajo. Se hace dueña del comercio y de la navegación; recibe las embarcaciones; cierra los puertos y los caminos, y dá la posibilidad de oponerse indirectamente al paso del río, es decir, tomando posición en la orilla enemiga. Es evidente que por esta influencia múltiple, la plaza facilita en alto grado la defensa del río, y constituye, por consiguiente, un elemento esencial de ella.

Si las fronteras montañosas y las que tienen en su inmediación un gran río, así como las que puedan ser fácilmente inundadas contra una invasión para oponerse al paso del enemigo, todas esas cuentan como primer elemento de defensa, las condiciones geológicas y topográficas del terreno, lo que no sucede con las fronteras trazadas sobre un llano. Aquí tienen que jugar un papel importante y único las plazas fuertes situadas para contener al adversario.

La disposición de dichas plazas como campo atrincherado en la inme-

diación de la frontera, es cuestión que se impone; pues es preciso suplir las deficiencias del terreno, la falta de protección que ofrece, y compensan en lo posible la ausencia de accidentes del mismo.

Las plazas dedicadas á la defensa de la frontera pueden dividirse, según opina el general Pierrón, en dos líneas. En la primera, una máscara de fortificaciones que cubra el despliegue estratégico, prefiriendo un cordón de fortificaciones á grandes plazas, necesitarían cada una un cuerpo de ejército, y habiendo de nutrirse del ejército activo, debilitaría á éste en vez de reforzarle. Las tropas territoriales no podrían nutrir estas plazas de la frontera.

Contra las invasiones á través de país neutral, ó en caso de coalición, serían muy convenientes plazas establecidas en los flancos de la línea de invasión que, además, podrían facilitar las reacciones ofensivas; todo esto siempre que el terreno lo permita; pues hay que contar en primer término con las condiciones topográficas de la zona fronteriza. Así dispuesta la defensa, ofrecerá al adversario las grandes dificultades que son de esperar en un desfiladero estratégico, pues tal viene á constituir la reunión de dichas plazas.

En general, las fortificaciones establecidas en la zona fronteriza, no deben reputarse una línea de obstáculos opuestos al invasor, según el general Poilevín de Maureillán, sino que vienen á constituir en conjunto posiciones inaccesibles en donde se establezcan los ejércitos para oponerse á la agresión.

Según queda sentado, la defensa de fronteras debe subordinarse completamente al terreno, aprovechando los accidentes más principales y explotándolos para obtener de ellos el mayor partido que puedan ofrecer, estableciendo no siempre las dos líneas que dejamos mencionadas, sino una sola cuando la inmediación de un gran río, por ejemplo, proporcione base á una seria resistencia, que es preciso, sin embargo, proteger y avalorar. A veces, una sola línea de fuertes será suficiente teniendo á su espalda alguna ó algunas plazas que la sostengan.

En país llano es preciso suplir los obstáculos y concentrar la defensa en aquellas pocas plazas que en más oportuna situación cumplan mejores fines que si en mayor número distrajeran más ejército.

La sola línea de fuertes puede á veces no convenir, substituyéndola por algunas plazas; y, en algunos casos, será preciso recurrir á una sola plaza que guarde un nudo de ferrocarriles y carreteras; que sea, en una palabra,

centro importante de comunicaciones ó lugar de empeño de la defensiva nacional.

El bloqueo, el bombardeo y los desembarcos son los tres peligros más importantes que hemos de considerar en la defensa de costas.

Para conjurar el primero de aquéllos sirven los puertos de refugio, al objeto de que la escuadra que fuese batida encuentre en ellos la debida protección.

Los puertos de refugio no se improvisan; es preciso contar en primer término, como factor importante é imprescindible, con la topografía del terreno. Cumplirá con tales condiciones una ría baja, rada ó ensenada cuya entrada pueda barrear ó esté completamente batida por los fuegos de las defensas, para impedir que el enemigo penetre en ella. La plaza y bahía de tales puertos ha de encontrarse lo bastante retirada de dicha entrada, para que los buques de la escuadra agresora no puedan hacer llegar sus fuegos hasta aquel retiro, cuyas condiciones también permiten el establecimiento de los arsenales, evitándose así el temor de que sean destruidos ó se inutilicen sus necesarios servicios por los fuegos del adversario. Esto proporciona á la vez la ventaja de economizar los puertos de refugio, que no es preciso contarlos hoy tan frecuentes como en pasadas épocas, por la rapidez que presta el vapor á la navegación; sirva de ejemplo el saber que los 1.150 kilómetros que aproximadamente cuenta de desarrollo nuestra costa del Mediterráneo, se recorre en algo más de 48 horas.

Para conjurar el peligro del bombardeo y los desembarcos, no hay otro medio más eficaz que fortificar los puntos más importantes, cuyas defensas, en combinación con los elementos móviles marítimos, contribuirán á evitar la ocasión de ataque, ya que no la impidan á veces en absoluto.

Para evitar la diseminación de fuerzas y atender á los extremos indicados juntamente con la defensa de poblaciones comerciales, hay la ventaja de que los alicientes del adversario coinciden para los mismos lugares; pues, generalmente, un ejército de desembarco pretende hacerlo en sitio donde tal esfuerzo le prometa apoderarse de una plaza de considerable importancia, que son precisamente las que el Estado procura siempre fortificar. La vigilancia y los poderosos medios de defensa exterior á la fortificación, son los elementos que seguramente han de impedir la aproximación inopinada de una escuadra ante lugar importante de la costa, de aquellos que ligeramente dejamos indicados.

Las comunicaciones bien organizadas con el interior completan eficaz-

mente la defensa de las costas, y al efecto, dichas comunicaciones se mantendrán por medio de alguna línea férrea paralela al litoral, mediante la precaución de que no corra su trazado por alguna playa ó parte descubierta al enemigo, por donde pudiera ser atacada é interrumpida. Esta línea estará unida á otras dirigidas al interior, para disponer la conducción de tropas á los puntos que fuere necesario en virtud de las circunstancias, cuyas tropas deberán hallarse distribuídas por divisiones ó brigadas en las poblaciones inmediatas al litoral, para acudir á rechazar oportunamente al enemigo en caso de algún desembarco intentado.

Esa disposición de fuerzas facilita la concentración, prestándola más rapidez para acudir de distintos puntos al de peligro ó de mayor necesidad para atender á la defensa.

En tales casos, todos los medios deben ponerse en juego en persecución del éxito. Así, pues, recibida la noticia de desembarco, que han de dar por semáforos ó palomas mensajeras los cruceros guardacostas, y que puede y debe recibirse cuatro ó cinco horas antes de intentarlo, habrá el tiempo necesario para que á las dos ó tres horas estén dispuestos los primeros trenes que han de conducir tropas, y con una velocidad media de 40 kilómetros por hora, hallándose cada dos núcleos á distancia unos de otros de 200 kilómetros y las reservas á 150; tres horas bastarán para el transporte, lo que arroja una suma de tiempo empleado de 5 á 6 horas, menos aún del que el invasor necesita para su desembarco, amén de las ventajas con que cuenta el defensor por el aviso oportuno, dado que estén perfectamente organizados los servicios de vigilancia. Si á esto se une la misma precisión en los transportes, podrá presentarse á tiempo el defensor de impedir la acción del contrario.

En el caso de sufrir retraso tales medios de comunicación, no debe vacilarse en atacar al enemigo, aprovechando la natural confusión que en aquellos momentos ha de reinar en los expedicionarios llegados á país desconocido y con la desconfianza y recelo que proporciona no hallarse en el propio y desconocer los peligros que le amenazan.

Si el retraso fuera tan considerable que el invasor hubiera tenido tiempo de organizarse y preparar el avance, aún queda el recurso de oponerse á su marcha, tomando posición en el camino que aquél ha de seguir ó cortar sus comunicaciones, mucho más contando con fuerzas de refresco, que han de proporcionar al defensor los refuerzos que sucesivamente se dirigirán en dirección del punto atacado.

Conviene dominar en las islas próximas á la costa, evitando así que sirvan al adversario de base de operaciones de su escuadra, al propio tiempo que son puntos de refugio de los defensores, y desde ellos podrán ser batidos de revés los lugares que ataquen el litoral.

Von Scheliha (1) recomienda se fortifiquen los puntos de reconocida importancia, á fin de que sean capaces de la mayor resistencia, abandonando cualquiera otra posición que sólo sea de importancia secundaria.

La misma consideración que preside á la defensa de las fronteras en cuanto se dirige á evitar la diseminación de fuerzas, ha de presidir en la defensa del litoral marítimo. En efecto, la defensa de las costas, con ser de suyo muy importante, no aconseja se prodiguen las fortificaciones, procurando emplear éstas con aquella discreción que ha de dar por resultado guarnecer la zona marítima con la mayor economía de obras que, sobre traer grandes sacrificios al Estado, distraerá las tropas en su guarnecimiento, consiguiendo hacerse débil en todas partes y no ser fuerte en ninguna de ellas.

El objetivo mediato de la defensa de las costas constituye la garantía de la integridad del territorio; el objetivo inmediato es alejar de ellas el peligro del ataque, y esto se consigue con el respeto que puedan infundir en el agresor los medios de combate combinados, los distintos recursos que puedan reunirse para alejar de aquéllas los elementos que pudiera emplear el adversario, el cual necesita forzosamente aproximarse para hacer sentir su acción en los defensores. A evitar esa aproximación tienden cuantos resortes pueden ponerse en juego por parte del Estado, que hace emplear así sus previsiones hechas con la oportunidad y eficacia que aconsejan la experiencia y una competente y entendida dirección.

El adelanto de la ciencia de la guerra ha llevado al ejército, como á la marina, progresos gigantescos que es preciso tener en cuenta, para prevenir y considerar los poderosos elementos de combate que una y otra pueden desarrollar. El mismo sistema de combate ha variado esencialmente, y es necesario disponer el plan cual lo exigen los adelantos modernos, adoptándolo al modo de combatir en la actualidad.

Así como la caballería cubre el frente de un ejército de operaciones, extendiendo esa red de exploración, preciosa é imprescindible, que á la vez encubre los planes del ejército de que forma parte y descubre los del

---

(1) *Defensa de las costas.*

enemigo, así es de igual modo indispensable á la defensa de las costas el buque de guerra, que á la par explora los movimientos de la escuadra enemiga, oculta las baterías de tierra hasta el momento oportuno que debilita, cansa y quebranta al adversario, é infunde la necesaria confianza á las defensas del litoral, reservándolas para conservar su virilidad, su energía, sus medios de acción ante la proximidad del contrario, si esto tuviese lugar.

En general, los elementos marítimos de defensa de costas pueden ser fijos ó móviles. Los fijos comprenden las baterías flotantes, los torpedos, las barreras; pero dichos elementos tienen una aplicación concreta y especial: tal es la defensa de la entrada del puerto situado en el fondo de una rada, un canal ó un paso estrecho que sea preciso atravesar para llegar á un lugar de refugio.

En la parte recta de la costa no tienen eficacia ni aun siquiera aplicación tales obstáculos pasivos, pues con esos elementos no se evitaría un bombardeo.

Las baterías flotantes, sobre su precio considerable, presentan otros inconvenientes, como son la dudosa precisión de sus fuegos y lo expuestas que están á la acción del enemigo, no sólo empleando la artillería, sino el torpedo y el espolón de sus buques; en grandes profundidades es difícil fondearlas y no dominan, por otra parte, como las baterías de costa, el puente de los barcos enemigos para batirles. Deben, por lo tanto, solamente emplearse cuando los fuegos de la costa no alcancen á defender un paso importante y no haya islotes ó bajos donde emplazar baterías fijas.

Los elementos móviles están más al alcance de una nación que no cuenta con grandes recursos en su armada.

Dichos elementos los constituyen los cruceros rápidos y los torpederos. Los primeros han de ser buques cuya velocidad compita con la de los segundos, y tienen por principal misión explorar constantemente las inmediaciones de la costa, espiar todo movimiento del enemigo, ejerciendo gran vigilancia, y apoderarse de cualquier embarcación del adversario, evitando el combate y esquivando su persecución; pues al objeto de la lucha están destinados los acorazados, verdaderos barcos de batalla que deben aprovechar los momentos oportunos para marchar contra la escuadra enemiga y atacarla, procurando batirla en detalle para mayores probabilidades de éxito.

Los cruceros, por su proximidad á la costa, pueden desarrollar la mayor

audacia y tienen ventajas considerables sobre el contrario, bien porque en momento crítico quedarán protegidos por las baterías de tierra, bien porque en caso de avería tienen facilidad de repararla, lo que no ocurre á los buques de la escuadra enemiga.

Es de importancia que las comunicaciones se mantengan constantemente con la posición de tierra por medio de los recursos que la ciencia facilita hoy día. Los semáforos, la luz eléctrica de noche y las palomas mensajeras ofrecen recursos para tener en tierra constantemente noticias de los movimientos de la escuadra agresora.

Los torpederos, barcos de pequeño calado y tonelaje, destinados generalmente á la defensa local, deben contar gran velocidad.

Su acción es de consecuencias terribles para el adversario, pues su principal misión consiste en atacar á los buques enemigos que se aproximen á la costa aprovechando la niebla, la obscuridad de la noche ó cualquiera otra ocasión propicia á la sorpresa. Deben preferir para su ataque, elegir si posible fuera, los mejores buques enemigos, y contar con suficiente rapidez, tanto para el ataque como para la huida después de conseguido el resultado de aquél, pues sus pequeñas proporciones no les permiten la lucha con los grandes buques de combate; bastante riesgo corren en sus maniobras, que revisten considerable gravedad y gran temeridad en la tripulación, sobre todo en el comandante del pequeño barco.

El efecto moral que estos barcos producen en la escuadra enemiga, por fuerte que ésta sea, es de un pánico verdaderamente fundado, pues no puede dejar de inspirar un terror profundo el temor de encontrarse un barco de 400 ó 500 tripulantes con una vía de agua que no tiene remedio, perdido irremisiblemente y á muchas leguas de un puerto amigo de refugio donde remediar sus averías, en el caso de que dieran tiempo los terribles efectos del torpedo á evitar la catástrofe.

Los torpederos se agrupan en pequeñas escuadrillas, que guarnecen los puertos de considerable importancia estratégica, y en unión de los cruceiros protegen y cubren los movimientos de los grandes acorazados.

A continuación consignamos la opinión y plan que emite en su estudio sobre *Defensa de costas*, el almirante Bourgois.

*Pour assurer complètement la sécurité des frontières maritimes d'un grand pays, trois systèmes de defense sont necessaires. Au large, en première ligne, la flotte de combat pour combattre contre les forces navales ennemies, dominer la mer et transporter le théâtre de la guerre loin des côtes que cette flote*

*a pour mission de protéger. En second ligne, les forts et batteries sur le littoral, les torpilles dans le pas, les torpilleurs et les navires garde-côtes dans les rades et les ports pour les défendre et s'opposer aux débarquements. En fin, en troisième ligne les corps de troupes réunis sur des points stratégiques dans les grands ports ou en arrière du littoral pour ce porter rapidement au-devant de l'ennemi qui tenterait de débarquer, l'arrêter s'il a réussi, le combattre et le jeter à la mer.*

Generalmente, para pretender el desembarco ha de preceder el bombardeo, y antes de efectuar cualquiera de las dos operaciones indicadas, ha de intentarse el bloqueo, tras del que hará todos los esfuerzos imaginables el adversario siempre que observe un plan ordenado de ataque.

El objeto del bloqueo es el de privar de recursos á la plaza ante la cual se establece, ó perjudicar al comercio, haciendo sentir los efectos de tal perjuicio á las poblaciones en particular y al Estado en definitiva.

Para hacer eficaz el bloqueo, precísase como cualidad indispensable una considerable superioridad marítima y haber rendido completamente á la escuadra que defiende el lugar bloqueado; pues de conservar sus barcos podrán éstos rebasar la línea del sitiador, haciendo ilusoria la incomunicación que pretende establecer la escuadra enemiga.

Esta escuadra necesitará además un puerto de refugio y lugares inmediatos para reponerse de víveres y carbón; pues el derecho internacional no reconoce hoy el bloqueo á pesar de ser oficialmente declarado, sino en el caso de contar con elementos bastantes para hacerle completamente efectivo.

Todo en la guerra se hace factible, pero las teorías del derecho de gentes sustentan la especie de no admitirse el bombardeo contra una ciudad indefensa; y, aunque este principio se violara, no hay relación entre el daño probable causado y el gasto seguro que ocasiona al agresor el material empleado en la operación, sin contar la distracción de sus barcos, que puede ofrecer debilidad positiva á la escuadra en otro lugar donde el combate naval pudiera requerir la presencia de aquéllos.

Contra los arsenales ó depósitos navales, astilleros y establecimientos análogos puede causar el bombardeo daños de verdadera importancia para la defensa nacional, por lo que anteriormente recomendamos que dichos establecimientos procuren sostenerse en lugares al abrigo del fácil ataque de la escuadra enemiga.

En cuanto al desembarco, ya dejamos indicado lo difícil de la opera-

ción, y añadiremos, que si bien la infantería puede en tiempo más breve efectuarle, no sucede lo mismo con la caballería y artillería, que necesitan disposiciones especiales, aparatos y tiempo bastante para llevar á cabo la salida de los buques y la preparación en tierra antes de estar en condiciones de acometer ó de organizar una defensa ordenada en caso de ataque.

Es el desembarco de invasión en país enemigo, la operación militar más difícil, no tan sólo por el hecho de echar á tierra las tropas que lo intentan, sino por lo que significa la conducción de las mismas, pues aparte de la consiguiente escolta de buques de guerra necesaria para convoyar los buques transportes, la capacidad de éstos no es asunto secundario.

El tonelaje necesario para el servicio de transportes marítimos, según algunos tratadistas militares norteamericanos, se calcula comprendido entre 7 y 10 toneladas para cada jinete con su caballo, y entre 2 y  $2\frac{1}{3}$  para cada infante, incluyendo las armas y provisiones.

Otros autores consideran necesaria una tonelada de buque por hombre y día; dos toneladas para tres días, y tres para una travesía de mayor duración.

En su expedición á Egipto, Napoleón embarcó un ejército de 40.000 hombres, con artillería, caballos, provisiones é impedimenta de todas clases, en una flota de 400 buques.

En 1853 fueron necesarios 355 buques, incluso algunos de guerra, para transportar 60.000 hombres desde Varna á Crimea.

En 1882 necesitaron los ingleses 68 vapores para transportar á Egipto 23.550 hombres y 5.000 caballos.

Los japoneses condujeron á China 43.000 hombres, 8.000 caballos y provisiones para seis semanas, en 74 vapores.

Con estos datos contrasta notablemente, el que durante las últimas maniobras rusas, embarcaran 16.000 hombres y un pequeño cuerpo de caballería, en siete transportes.

Un convoy de tropas de la importancia que exige un desembarco, no puede ser abandonado á la suerte, sin el amparo de una fuerte escolta de acorazados ó cruceros protegidos, que pueda defenderlas de una acometida de la escuadra enemiga ó de los restos de aquélla, si previamente, como aconseja la estrategia, hubiere sido batida.

La condición de los mares que tiene que atravesar el convoy, la época en que el transporte se haga, teniendo en cuenta el tiempo reinante durante la navegación, los víveres suficientes para la travesía y reserva ex-

traordinaria en previsión de las contingencias que puedan ocurrir, son datos todos que entran en el problema de esta clase de expediciones.

En cuanto al hecho del desembarco, bien es verdad que la elección de lugar y la forma en que aquél tenga efecto, pertenece á la indiscutible iniciativa de los invasores; pero también es cierto que el país enemigo ofrece peligros ignorados á los que corre con cierta ceguedad el agresor.

Y no está seguramente toda la iniciativa de parte del que ataca, queda mucho reservado al que se prepara á la defensa, y en ella puede esconder sus planes ofensivos, de fatales consecuencias para la imprudencia del ejército que no puede conocer aquellos planes con la misma precisión que el ejército de tierra conoce, por los movimientos de las naves, los propósitos del que ha de lanzar sus tropas en la costa.

Además, el invasor no puede contar con las sucesivas reservas y tropas de refresco que el ejército de tierra. La concurrencia de fuerzas puede muy bien encontrarse sobre el lugar de desembarco una vez iniciado aquél. Las comunicaciones pueden facilitar la llegada de nuevos refuerzos, la afluencia de mayores elementos de combate contra todos los que tendrá que luchar sucesivamente el agresor, al que puede serle cortada la retirada, quedando en situación comprometida y sin el inmediato auxilio de otros contingentes cuyo desembarco no puede ser tan frecuente y rápido.

Es elemental que se procure la dominación de una plaza y aquélla sea la base de las operaciones terrestres y lugar seguro de retirada para el ejército invasor; pero esto representa ejércitos considerables distraídos en tales operaciones para establecer un completo escalonamiento al interior á fin de evitar los peligros de un movimiento envolvente ó un ataque á la retaguardia del ejército, que quebrantaría su fuerza moral y le detendría en un movimiento de avance, obligándole á modificar sus planes ó desistir de una operación tan peligrosa y arriesgada con pocas probabilidades de éxito.

\*  
\* \*

En las costas hay que atender á un poderoso artillado para competir con alguna fortuna con el de las máquinas flotantes de guerra. En la competencia de los fuegos llevan una mayor ventaja los del mar, por ofrecérseles en extensa línea la costa, mientras que á los de tierra presenta un pequeño é inseguro blanco las naves de la escuadra enemiga.

Es preciso tener en cuenta que no excediendo el horizonte sensible de

poco más de 6.000 metros, los disparos no pueden tener efecto á mayor distancia, donde la curvatura que ofrece la forma esférica del globo hace perder el punto visual. Por el contrario, los proyectiles de los buques lanzados con la potente artillería de los grandes acorazados desde una distancia mayor que la indicada, caerán tras la línea de la costa, tierra adentro, y podrán hacer ó no el estrago que se propone el bombardeo, pero al menos hay la seguridad más probable de que entran en el terreno enemigo y la posibilidad de causar daño.

Como esta diferencia no puede combatirse por oponerse á ello causas tan poderosas que el hombre no tiene medios á su alcance para combatir-las, hay que contar con que el adversario hará tanto más seguros sus fuegos y más eficaces cuanto más se aproxime relativamente á la costa, y por lo tanto, quedará más á tiro de las baterías de tierra y en más ocasión de ponerle fuera de combate.

Significa é influye mucho, pues, en la defensa el mejor artillado de las costas, y á este fin tienden los esfuerzos de todas las naciones para alejar el peligro ó prepararse á rechazarlo.

En Douvres, puerto de Inglaterra, cuya importancia capital estriba en ser el más próximo á Francia, se están construyendo tres grandes fuertes dotados de cañones de tiro rápido, cuyas obras completarán la defensa del puerto.

En Dutch Island, costa Norte de los Estados Unidos, cuyas obras comprenden la entrada oriental de la bahía de Narragansett, se han colocado recientemente montajes de cañones de 25 centímetros, y en el fuerte Adams, costas del Sur de dicho territorio, se harán emplazamientos de poderosa artillería.

El gobierno británico está modernizando con toda actividad las fortificaciones del Peñón de Gibraltar y pasa de 5.000 el número de obreros españoles que atraviesan diariamente la línea para ocuparse en dichos trabajos. Se están emplazando muchas piezas de artillería de grueso calibre y se construye un gran dique, con objeto de proporcionar refugio seguro á una escuadra que se guarezca en dicho puerto.

En tal concepto, no se perdonan sacrificios para crear en las aguas del malhadado Peñón, un puerto, dársenas y almacenes para atender al aprovisionamiento de naves y á su reparación y pertrecho cuando sea necesario. Es además el depósito de repuesto para las escuadras británicas. Es también la base obligada de operaciones en la región occidental del Me-

diterráneo y el punto de escala en la embocadura del Estrecho y para el camino de las Indias por el Canal de Suez.

Plaza tan extremadamente sostenida y tan poderosamente fortificada podría sin embargo anularse, siempre que haya un propósito firme de realizarlo.

En efecto, la situación de Sierra Carbonera hace que ésta domine completamente la desembocadura de Gibraltar por el istmo que se une á tierra firme, y desde sus crestas se enfila con toda eficacia las calles y murallas de la plaza inglesa.

Fortificando, pues, aquella posición tan estratégica por excelencia, podrán nuestros buques fondear en la bahía de Algeciras, base de operaciones del Estrecho.

Esto bastará en principio para que se nos guarde en el poder británico el respeto que merece nuestra tradición; después.... hay plazas en ambos continentes de gran importancia estratégica, á las que basta dedicar algunos meses nuestra atención, en cuanto á su artillado, para completar sólidamente la obra que comencemos en Sierra Carbonera.

Mientras no se realicen estos trabajos, nuestra base de operaciones marítimas en el Estrecho es Ceuta, ciudad que también es base de las operaciones terrestres hacia el interior del Mogreb.

Las inapreciables condiciones de estas plazas y la de Tarifa nos obligan á pensar en la situación tan ventajosa que podemos ocupar en el Estrecho mediante una voluntad decidida y algún necesario sacrificio.

De esa actitud y de esa voluntad nuestra depende nuestra completa dominación en las aguas del Estrecho, á que tenemos más derecho y estamos en condiciones de poder hacer completamente nuestro, más que lo es el Canal de Suez de los ambiciosos é intrusos que pretenden monopolizarlo por completo.

La extensa ría de Tánger, ofrece á nuestros barcos un buen fondeadero, mejor sin duda que el de la bahía de Ceuta.

La influencia que, entre las naciones de Europa, puede darnos el predominio en las aguas que unen los dos mares entre el Norte de Africa y el Sur de España, es parte muy importante de la vida exterior de nuestra nación y contribuye poderosamente á su mayor prestigio en la significación internacional á que debe aspirar; á menos que punibles descuidos ó graves errores no la conduzcan á la ruina y el total descrédito.

Hoy, que el valor personal cada día queda más postergado ante los

poderosos elementos que el progreso ha llevado á la ciencia de la guerra, es preciso dotar á los puntos estratégicos de las costas de potente artillería; pues sin ella, la entrada de los puertos quedará á merced de un enemigo que puede fundar su audacia en la impunidad de ser batido con eficacia, y puede llevar su osadía al extremo de intentar y hasta consumir una sorpresa, confiado en que los medios ofensivos son tan *tibios* y *débiles* que fácilmente ha de dominarlos, mucho más cuando la escasez de recursos, la imprevisión, ó todo esto reunido, ha dejado sin una completa defensa aquellos puntos que pueden ser objeto del ataque, y el mayor desamparo ofrezca el más cómodo acceso al adversario.

Todo esto exige la preparación en paz para la guerra, y echa por el suelo las utopías y sueños fantásticos y funestos del *desarme universal*, los *presupuestos de la paz* y otras especies, que causan grave daño á la sólida, hermosa y viril organización de un ejército, y restan al poder del Estado las fuerzas en que se ampara y por la que se conserva la existencia de la nación.

---



## CAPITULO III

### Guerra marítima.

---

Merced á su marina, Pedro III de Aragón, domoó á los infieles de Africa, se apoderó de la Sicilia, conquistó parte de la Calabria, lució en Malta el brillo de sus armas, plantó sus banderas vencedoras en los muros de Famagusta, en los torreones de Corfú, en la isla de Gerbes, en las de Gozo y Lipari, y demostró, en fin, á la Europa, toda la valía del pueblo que gobernaba.—Salas, *Marina española de la Edad Media*.

A semejanza del ejército cuyo núcleo de combatientes lo forman las tres armas principales, Infantería, Caballería y Artillería, así la marina de guerra cuenta con tres elementos de combate: cañón, torpedo y espolón.

Y de la misma manera que el combate moderno presenta varios aspectos de orden en la lucha, en la cual toman parte sucesivamente, en su debida oportunidad, cada una de las armas que sostienen la acción, así cumple su cometido cada uno de los elementos que, respecto á la marina de guerra, dejamos enumerados.

Todo cuanto hemos consignado en los capítulos correspondientes de nuestro tratado á la moral de las tropas, cualidades psicológicas y condiciones del general en jefe, todo conviene á las dotaciones de los buques, oficiales que los dirigen, jefe que los manda y á los que desempeñan los cargos superiores de la escuadra.

Tanto influye toda esa suma de inapreciables circunstancias, que con menores fuerzas, con más escasos recursos, con más reducidos medios de acción é inferiores elementos de combate, el triunfo está del lado aquel en que más resaltan las más hermosas virtudes del soldado: el valor y la obediencia. A esas virtudes siempre las guía el honor, la disciplina, el amor santo á la bandera, á la enseña de la patria, y cuando estos principios están encarnados en los combatientes, cuando no hay momento de vacilación en la lucha, cuando no se cuenta el número de los contrarios ni atemoriza su poder ni sus alardes, hay mucho adelantado para el triunfo y bastante ganado para el éxito.

Claro es que no debe despreciarse jamás al enemigo. Es cierto que vale siempre estimar sus fuerzas, su instrucción y su coraje; pero no es menos verdadero, que la ciega confianza en los jefes que dirigen, la que inspira la propia instrucción y serenidad ante el peligro, la emulación que despierta el recuerdo de nuestros marinos que en todas partes dejaron para la historia páginas brillantes con sus hechos heroicos, y el concepto del deber unido á la fe puesta siempre en Dios para la suerte de nuestras armas, alejan toda vacilación, toda duda, y sin titubear se busca la victoria ó la muerte gloriosa que ofrece el combate.

El principio de Napoleón: «considera y estima á todo enemigo, por despreciable que parezca, mejor que tú ó por lo menos igual á tí», es axioma de la guerra que siempre debe observarse; pero esto mismo no sirve para entibiar el ardor ni decaer el ánimo; por el contrario, sirve para aumentar la sutileza, extremar la astucia y reservar siempre el mayor empuje y la completa decisión para el momento supremo.

La marina es de todo punto necesaria para la defensa y seguridad de las costas, para garantía del comercio, para la conservación de las colonias y para el respeto que en el concierto de las naciones cada una debe conquistar en la paz y sostener en la guerra.

Del poder marítimo no puede prescindir en absoluto un pueblo que tenga que atender á los distintos aspectos que presentamos ó á alguno de ellos.

La sola defensa de las costas exige el concurso de la escuadra; pues aquéllas no pueden dejarse desguarnecidas de agentes exteriores y medios móviles, cual hemos examinado anteriormente. Para la defensiva es necesaria por consiguiente la acción de la escuadra; para la ofensiva es aún todavía más necesaria, porque ante todo es preciso, en la acción ofensiva, la dominación de los mares, lo cual no se alcanza sin la destrucción de la escuadra del enemigo.

Cuando uno de los beligerantes sea mucho más débil que el adversario, tendrá que mantenerse al abrigo de sus costas, sin pretender abandonar el amparo que aquéllas le proporcionan, á fin de conservar sus buques, consagrándolos, al propio tiempo, al cuidado exclusivo de la defensa del litoral.

Esta atención preferente para el más débil adversario, le priva del ejercicio de un derecho admitido por las leyes de la guerra y sancionado por la costumbre, el cual consiste en apoderarse de todo buque del país contrario.

El ejercicio de este derecho en la guerra marítima, la hace diferenciar esencialmente de la guerra terrestre, en la cual es imposible llevar á cabo el aprisionamiento de todos los habitantes del país, por ser de todo punto imposible la cautividad de pueblos enteros y atender á la custodia y manutención de tales multitudes en lugares que pudieran guardarlas prisioneras ni conducir las con el ejército en el curso de las operaciones.

No ocurre lo mismo con la tripulación de un buque; por grande que éste sea su manejo no exige considerable personal y el propio bajel sirve de transporte y á la vez de lugar de prisión á los que se encuentran á su bordo.

La captura de los buques mercantes en tiempo de guerra priva al contrario de uno de los elementos de riqueza; evita toda causa de prosperidad, procurando su ruina, para provocar una paz donde la victoria claro es que hay que reconocerla á favor del que con su mayor poder naval ó su mayor habilidad ha obligado al contrario á someterse.

La inmunidad de la propiedad privada en *alta mar*, es, por lo tanto, contraria al derecho de la guerra en general, y en particular á los fines de la guerra marítima.

Al decir en *alta mar* se desprende que tal derecho no puede ejercerse sino en determinados lugares y condiciones.

Para ejercitar más ampliamente aquel derecho, se habilitan buques mercantes con las mismas atribuciones de los de guerra á los expresados fines, y se autoriza á los armadores, empresas navieras y capitanes de los barcos mercantes para llevar á cabo el apresamiento de los barcos mercantes del país contrario, constituyendo en este caso el *corso marítimo*.

Mediante la patente respectiva y la fianza previa, podrán dedicarse los buques mercantes al ejercicio de ese derecho, quedando sujetos á sentencia del tribunal competente para la adjudicación de las presas.

El corso fué abolido en el tratado de París (30 de marzo de 1856) por las potencias que suscribieron dicho tratado (1).

España no estuvo de acuerdo con su abolición, reservándose, por lo tanto, el ejercicio de ese derecho de la guerra marítima para el cual han de sujetarse los que pretendan usar de él á lo siguiente:

(2) Antes de facilitar á un armador la patente de corso ha de constar al comandante principal la clase de embarcación que pretendiese destinar

---

(1) Francia, Inglaterra, Austria, Prusia, Rusia, Cerdeña y Turquía.

(2) Ordenanzas de matrículas de mar (12 de agosto 1802), artículos 6.º, 7.º, 8.º y 9.º

al efecto, su porte y demás circunstancias de su habilitación, capitán ó patrón á quien se confiera su mando, y gente que la haya de equipar, así como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta, y de que no faltará á la observancia de las instrucciones que se le comunicasen, abusando de sus fuerzas para turbar el comercio lícito de los demás vasallos, ni el de las otras potencias amigas ó neutrales; todo lo cual deberá expresarse circunstanciadamente en la instancia del interesado, confirmándose con el informe del comandante de marina de la provincia; y sólo así concederá el comandante principal el permiso para el armamento, y facilitará al del partido la correspondiente real patente en blanco para que la llene y entregue al interesado, en virtud de decreto que al efecto expedirá al margen de la instancia, si no hubiese motivo en contrario; avisando de todo al Capitán general del departamento y al Jefe superior de mi Armada.

Con la patente real para el armamento de un corsario, queda éste facultado á su habilitación, y que se faciliten en todos los puertos de mis dominios á donde llegare de resultas de sus cruceros, cuantos auxilios necesitare, y sin repugnarle el enganchamiento de gente que pudiere ofrecérsele, con tal que no esté embarcada ni convocada para mi servicio, debiendo no exceder de la cuarta parte de su equipaje el número de matriculados que embarcare, y los restantes á su dotacion, aunque de gente no matriculada, pero útil para el manejo de las armas; la que mientras estuviese en semejante destino gozará el fuero de Marina con sujeción á los jefes de ella.

A la partida del corsario le entregará el comandante del partido un ejemplar de la última ordenanza de corso, sus adiciones y las instrucciones particulares que se hubieren comunicado sobre el manejo de semejantes embarcaciones.

En las de tráfico y en las de corso y mercancía, además de la patente real, deberá llevar el capitán ó patrón para su salvo conducto, las escrituras de pertenencia, contratos de fletamento, conocimiento de su carga, lista de pasajeros, si fuesen muchos, y el rol de su tripulación, con la nota de los que se transportasen, siendo pocos, firmada una y otra por el comandante de la provincia ó ayudante del distrito.

(1) El Rey.—Los paternales cuidados con que siempre he procurado el

---

(1) Ordenanza de 20 de junio de 1801, vigente sobre el corso.

bien de mis vasallos, la justa satisfacción que exige el decoro de mi Corona, y el sincero deseo de procurar por todos los medios posibles, que cesen los funestos desórdenes que produce en la Europa una guerra larga y sanguinaria, me obligan, contra mi natural inclinación á la paz, y el más constante anhelo de mantener la mejor armonía con los príncipes mis vecinos, á tomar parte en la que sólo tiene por objeto coadyuvar á los ocultos fines de una nación tan orgullosa como obstinada en sostener á toda costa su prepotencia marítima, valiéndome para ello de cuantos medios dicta la experiencia; y siendo uno de estos la conservación de los bienes de mis súbditos, cuya navegación y comercio se verá expuesta á los insultos de los armamentos y corsarios enemigos, he tenido por conveniente usar de igual arbitrio, promoviendo y fomentando el corso particular en todos los mares, y auxiliando á todos y á cualesquiera individuos que se hallen establecidos en mis dominios, para que puedan hacerlo bajo aquellas leyes que autorizan el derecho común y las costumbres recibidas entre las naciones cultas, que en las actuales circunstancias reduzco á una ordenanza, cuyos artículos son los siguientes:

RECURSO QUE DEBERÁN HACER LOS QUE QUIERAN ARMAR EN CORSO

Artículo 1.º El vasallo mío que quisiere armar en corso contra enemigos de mi Corona, ha de recurrir al comandante militar de Marina de la provincia donde pretendiere armar, para obtener permiso con patente formal que le habilite á este fin, explicando en la instancia la clase de embarcación que tuviere destinada, su porte, armas, pertrechos y gente de dotación, así como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta, y puntual observancia de cuanto en esta ordenanza se previene, de no cometer hostilidad, ni ocasionar daño á mis vasallos ni á los de otros príncipes ó estados que no tengan guerra con mi Corona. Satisfecho el mi comandante de las fianzas, que por mayor suma se fijarán en 60.000 rs. vn., y que á prudente juicio pueden moderarse con respecto á la entidad de la embarcación corsaria, le entregará la patente, y no teniéndola, la pedirá para hacerlo al Capitán general del departamento, ó bien á mi secretario del despacho de Marina, según las órdenes con que se halle.

AUXILIOS QUE LES FRANQUEARÁN LOS COMANDANTES MILITARES DE MARINA DE  
LOS PUERTOS

Art. 2.º Concedido el permiso para armar en corso, facilitará el comandante militar de Marina la pronta habilitación del buque por todos los medios que dependan de sus facultades, consintiéndole que reciba toda la gente que quisiere, á reserva de la que estuviere embargada para mi servicio, ó actualmente en él, con prevención de que sólo pueda llevar la cuarta parte de la matriculada, y que las otras tres sean de individuos hábiles y bien dispuestos para el manejo de las armas. Concluida la habilitación, entregará al capitán copia de esta ordenanza y de las prevenciones que se le comunicaren por la vía reservada de Marina, sobre el modo con que deba comportarse en algunos casos con las embarcaciones neutrales, especialmente con las de las naciones cuyas banderas gozaren de inmunidades ó privilegios fundados en los tratados ó convenios hechos con ellas, para su puntual observancia en la parte que le tocara.

Art. 3.º Para el más pronto apresto de los tales armamentos, es mi voluntad, que si los armadores y corsarios pidieren artillería, armas, pólvora y otras municiones, por no hallarlas en otros parajes, se les franqueen de mis arsenales y almacenes á costo y costas, con tal que no hagan falta para los bajeles de mi Armada, y que si no pudieren pagar al contado, se les conceda un plazo de seis meses para satisfacer su importe, haciendo antes constar la existencia del buque, y todo lo demás preciso para su habilitación, y dando fianza competente del valor de las municiones que se les suministren. Si concluido su corso, ó el referido plazo, las devolviesen en todo ó en parte, se recibirán sin cargarles más que las que hubieren consumido; y si naufragare ó fuere apresada la embarcación, quedarán libres de responsabilidad y de la fianza, presentando justificación que no deje duda de la pérdida ó del apresamiento.

FUERZAS Y GRACIAS QUE SE CONCEDEN Á LOS QUE SE EMPLEAN EN EL CORSO

Art. 4.º Se reputarán los servicios que hicieron los jefes y cabos de dichas embarcaciones durante el tiempo que se dediquen al corso, como si los ejecutasen en mi Real Armada; y á los que sobresalieren en acciones señaladas, se les concederán recompensas particulares, como son privile-

gios de nobleza, pensiones, empleos y grados militares, según la fuerza de los bajeles de guerra ó corsarios enemigos que apresaren, y la naturaleza de los combates que sostuvieren.

Art. 5.º La gente de la tripulación de las propias embarcaciones que no fuere matriculada, gozará el fuero de Marina mientras estuviere sirviendo en ellas, y podrá usar á bordo solamente de pistolas y otras armas propias de su ejercicio.

Art. 6.º Los individuos de dichas tripulaciones corsarias, que por heridas recibidas en sus combates quedaren inválidos, serán atendidos para el goce de ellos conforme á las propuestas que los capitanes y comandantes de los buques harán al propio fin á los Capitanes generales de los respectivos departamentos, que las pasarán á mi noticia con expresión de las circunstancias de los interesados, y del asiento que tuvieren formado en las contadurías de Marina, si son matriculados, ó de la clase en que servían para el corso, si no lo fueren; y también concederé pensiones á las viudas de muertos en semejantes combates.

PREMIOS QUE SE LES SEÑALA POR LAS PRESAS Y PRISIONEROS QUE HICIEREN

Art. 7.º Para mayor estímulo de los que se emplearen en hacer el corso, mando: que además de las embarcaciones apresadas, sus aparejos, pertrechos, artillería y carga, que enteramente han de percibir, se les abone por la Tesorería de Marina del departamento respectivo, las gratificaciones siguientes:

	<u>Rs. vn.</u>
Por cada cañón del calibre de 12, ó mayor, tomado en bajel de guerra enemigo . . . . .	1.200
Por cada cañón de 4 á 12 ídem . . . . .	800
Por cada prisionero hecho en los buques de guerra . . . . .	200
Si las embarcaciones fueren corsarias, por cada cañón de á 12, ó mayor calibre . . . . .	900
En las mismas, por cada uno de 4 á 12 . . . . .	600
Por cada prisionero . . . . .	160
En los bajeles mercantes, por cada cañón de á 12, ó mayor calibre . . . . .	600
Por cada uno desde 4 á 12 . . . . .	400
Por cada prisionero . . . . .	120

Art. 8.º Estas gratificaciones se aumentarán una cuarta parte siempre que el bajel de guerra ó corsario enemigo, haya sido apresado al abordaje, ó tuviere mayor número de cañones que el corsario apresador; y también cuando concurra una de estas circunstancias en el combate, y ser el buque enemigo armado en guerra y mercancía.

Art. 9.º Para el abono de prisioneros se hará la cuenta por el número efectivo de hombres que existían antes de empezar el combate, justificándolo por el rol ó lista del equipaje, y por las declaraciones del capitán y demás individuos de la embarcación apresada; y por el inventario de pertrechos se acreditará el número y calibres de los cañones tomados.

Art. 10.º Del total valor que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra, se harán dos porciones: la una, de tres quintos, para la tripulación y guarnición, y la otra, de dos quintos, para la oficialidad. Y mando, que á ningún individuo, sea de Marina ó de otro cuerpo que se halle embarcado de transporte ó de pasaje en los citados buques al tiempo del apresamiento, se le incluya bajo pretexto alguno en el reparto; pero será obligación del comandante del bajel dar cuenta al jefe de Marina del paraje donde se haga la distribución de la presa, si algún individuo de los embarcados de transporte ó pasaje ha contraído mérito muy distinguido en la acción, para que si le pareciere justo mande se le dé la parte de presa correspondiente á su clase, como si hubiese sido de la dotación del buque.

#### JUZGADOS Á QUE ESTARÁN SUJETAS LAS CAUSAS DE LOS APRESAMIENTOS

Art. 11.º El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren ó remitieren á los puertos, pertenecerá privativa y absolutamente á los comandantes militares de Marina de las provincias, con asistencia de sus asesores; é inhibición de los capitanes y comandantes generales de las provincias, de las audiencias, intendentes de ejército, corregidores y justicias ordinarias, á quienes prohibo toda intervención directa ó indirecta sobre esta materia. Pero en lo relativo á buques enemigos, que por temporal ú otro accidente se rindan á castillo, torre, fortaleza ó destacamento de las costas, conocerá el gobernador ó comandante militar de la jurisdicción del distrito, bajo las reglas que se prescriben en esta ordenanza.

Art. 12.º Si las presas fueren conducidas á la capital del departamento, conocerá de ellas y de todas sus incidencias la junta establecida en él,

con asistencia del auditor; y si hubiere discordia, remitirá los autos á mi Consejo de guerra, con noticia de las partes.

CÓMO SE PROCEDERÁ POR DICHOS JUZGADOS Y SUS COMANDANTES EN ESTAS CAUSAS,  
Y SU RESPONSABILIDAD

Art. 13. Luego que la presa haya sido conducida á puerto, el comandante militar de Marina examinará sin la menor dilación, y con preferencia á toda otra diligencia (con asistencia de su asesor, y si fuere necesario con la de un intérprete de la lengua ó nación á quien pertenezca), los papeles que se hubieren encontrado en ella, y fueren presentados por el apresador, así como si ha arreglado éste su conducta á lo prevenido en el art. 41 de esta ordenanza, para acreditar debidamente la identidad de tales documentos. No hallando cumplida en esta parte la disposición del artículo, impondrá al corsario por la primera vez la multa de 200 ducados aplicados al Real Fisco, y por la segunda le recogerá la patente, declarándole inhábil para hacer el corso. Verificado este examen, podrá oír en sumario á las partes sobre los cargos que puedan hacerse recíprocamente, y en su consecuencia, declarará dicho comandante, con parecer de su asesor, dentro de veinticuatro horas, ó antes si fuere posible, si es buena ó mala presa, ó si hay ó no lugar para su detención, con arreglo á los artículos de esta ordenanza. Si se ofreciera alguna duda ó reparo que obligase á suspender ó retardar esta declaración, podrá dilatarse el tiempo preciso para las diligencias ó averiguaciones que convenga practicar, por no faltar en cosa alguna á la escrupulosa atención con que debe procederse al referido examen. (*Véase real orden de 16 de julio de 805 sobre que los tribunales de Marina procedan sin dilación á examen y decisión de las causas de presa, sin dar lugar á quejas ni perjuicios*).

Art. 14. Resultando de dicho examen no ser legítima la presa, ó no haber lugar para su detención, se pondrá incontinentemente en libertad, sin causarla el menor gasto, pues es mi voluntad que no se la cobre derecho alguno de anclaje, visita de sanidad y demás á que pudieran estar sujetos los demás buques de comercio. Y si bajo de este ú otro pretexto se la detuviere más tiempo, serán de cargo de los causantes de esta nueva detención los daños y perjuicios que resultaren á los propietarios.

Art. 15. Si el corsario apresador no estuviere satisfecho de la declaración del comandante militar de la provincia, y quisiere seguir la instan-

cia, se le admitirá la demanda, precediendo la competente fianza, que deberá dar á satisfacción del capitán apresado antes de comenzar los autos, para responder á éste de los daños y perjuicios que por razón de estadias, averías y deterioración del buque y de la carga, pérdida de tiempo y fletes, y demás ocurrencias, reclamare contra dicho apresador después de confirmada la primer sentencia dada sumariamente en vista de los papeles recogidos. Estos perjuicios, con las costas del proceso, los deberá pagar este último al capitán apresado antes de su salida del puerto; y si no se hallare en estado de hacer dicho pago, se recurrirá á la fianza ó al fiador que hubiese dado, obligándole á lo mismo, sin otra formalidad ni espera, con todo el rigor de las leyes. Los comandantes militares de Marina de las provincias y sus asesores, serán responsables de la falta de cumplimiento de lo prevenido en este artículo y en los anteriores, y lo mismo se entenderá con las juntas de los departamentos, cuyos auditores deberán responder principalmente de las providencias que en esta parte tomaren á consulta suya las propias juntas.

Art. 16. En caso que por dicha sentencia sumaria se declare ser legítima la presa, se procederá desde luego á justificar legalmente las causas que intervinieron para hacerla, oyendo á las partes en juicio contradictorio, el cual se ha de substanciar y determinar en el preciso término de quince días, sin admitir bajo ningún pretexto las pruebas de nuevos papeles y documentos, que sin embargo de hallarse expresamente prohibidos por ordenanza, se han introducido á veces en estos juicios bajo el especioso título de comprobantes.

APELACIÓN AL SUPREMO CONSEJO DE LA GUERRA, DE LAS SENTENCIAS  
DE LOS JUZGADOS DE MARINA

Art. 17. De las sentencias de los comandantes militares de los puertos podrán apelar las partes á la junta del departamento, y de ella á mi Consejo de la Guerra, ó bien á este mismo tribunal en derecho, según más les conviniere; y lo mismo podrán practicar en apelación de las sentencias en primera instancia de la junta del departamento. Pero de las que se cumplieren en el primer juzgado sin apelación, dará el comandante puntual noticia á la junta por medio del Capitán general, con remisión de los autos en que las hubiere fundado, para que se archive todo en la contaduría del departamento.

PENAS CONTRA LOS EMPLEADOS QUE RECIBAN ESTIPENDIO EN JUICIO DE PRESAS

Art. 18. Ningún individuo que goce sueldo por Marina, ha de exigir estipendio ó contribución por las diligencias en que se hubiere empleado en el juzgado de presas, y se les prohíbe se adjudiquen ó apropien mercaderías ú otros efectos de ellas, sopena de confiscación y de privación de empleo.

FACULTADES DE LOS CORSARIOS Y CONDUCTA QUE DEBERÁN OBSERVAR CON LAS EMBARCACIONES DE COMERCIO Y OTRAS QUE SE ENCUENTREN EN LA MAR, Y PENAS CONTRA LOS EXCESOS QUE SE COMETIEREN CON ELLAS Y SUS TRIPULACIONES.

Art. 19. Los bajeles armados en corso podrán reconocer las embarcaciones de comercio de cualquiera nación, obligándolas á que manifiesten sus patentes y pasaportes, escrituras de pertenencia y contratas de fletamento, con los diarios de navegación y roles ó listas de las tripulaciones y pasajeros. Esta averiguación se ejecutará sin usar de violencia ni ocasionar perjuicios ó atraso considerable á las embarcaciones, pasando á reconocerlas á su bordo, ó haciendo venir al patrón ó capitán con los papeles expresados, los cuales se examinarán con cuidado por el capitán del corsario ó por el intérprete que llevare á su bordo para estos casos; y no habiendo causa para detenerlas más tiempo, se las dejará continuar libremente su navegación. Si alguno resistiere sujetarse á este regular examen, podrá obligarla por la fuerza; pero en ningún caso podrán los oficiales é individuos de las tripulaciones de los corsarios exigir contribución alguna de los capitanes, marineros y pasajeros de las embarcaciones que reconozcan, ni hacerles, ó permitir que les hagan, extorsión ó violencia de cualquiera clase, sopena de ser castigados ejemplarmente, extendiendo el castigo hasta la de muerte, según la gravedad de los casos.

Art. 20. Si por el examen de los papeles referidos ú otros que se le presentaren, resultare alguna sospecha de pertenecer á enemigos la embarcación ó su carga, ó de componerse ésta de algunos géneros prohibidos, de que se hará mención más adelante, ó bien si por falta de intérprete ó de alguna persona que entienda el contenido de dichos papeles, no pudiese hacer el examen de ellos como se previene en el artículo anterior, podrá el corsario conducir la embarcación al puerto más cercano, donde no se la detendrá sino el tiempo preciso para dicho examen y averiguación en la forma prescripta en el art. 13 de esta ordenanza.

CUÁLES EMBARCACIONES DEJARÁN NAVEGAR LIBREMENTE SIN LA MENOR DETENCIÓN, Y PENAS CONTRA LOS CONTRAVENTORES

Art. 21. Se dejarán navegar libremente y sin la menor detención, á las embarcaciones cuyos capitanes presentaren de buena fe todos sus papeles, y constare por ellos la propiedad neutral de las mismas, y de sus cargas, aunque sean destinadas para puertos enemigos, con tal que éstos no estén bloqueados y que aquéllas no conduzcan géneros prohibidos y reputados de contrabando, y con tal que los enemigos observen la misma conducta con los buques y efectos neutros.

Art. 22. Si en estos y otros casos fueren detenidas las embarcaciones pertenecientes á vasallos míos, ó naciones aliadas y neutrales, y conducidas á puertos diferentes de sus destinos contra las reglas expresadas, y sin haber dado justa causa á ello por sus rumbos, papeles, resistencias, fugas sospechosas, calidad de sus cargas y demás legítimas razones fundadas en tratados y cestumbre general de las naciones, serán condenados corsarios que causaren la detención, á la paga de este día y de todos los daños, perjuicios y costas causadas á la embarcación detenida, con arreglo á los artículos 14 y 15 de esta ordenanza; y si los bajeles que hubieren causado el daño fueren de mi Armada, darán cuenta inmediatamente las juntas ó jueces de Marina, con justificación y su dictamen, por la Secretaría del despacho de ella, para que Yo resuelva la indemnización y lo demás que corresponda para corregir el daño y evitarlo en lo futuro.

QUÉ BUQUES DEBERÁN CONSIDERARSE COMO SOSPECHOSOS, Y SER CONDUCIDOS Á LOS PUERTOS PARA SU EXAMEN

Art. 23. Deberá ser detenida toda embarcación de fábrica enemiga ó que hubiese pertenecido á enemigos, como el capitán ó maestre no manifieste escritura auténtica que asegure la propiedad neutral. También se detendrá el buque cuyo dueño ó capitán que le mande fuere de nación enemiga, conduciéndole á puertos de mis dominios para que se reconozca si debe ó no darse por buena presa, en cumplimiento de las órdenes que á este fin hubiere Yo expedido.

Art. 24. Igualmente se detendrá toda embarcación que con destino lleve á su bordo oficiales de guerra enemigos, maestre, sobrecargo,

administrador ó mercader de nación enemiga, ó que de ella se componga más de la tercera parte de su tripulación, á fin de que en el puerto á que sea conducida se examinen los motivos que obligaron á servirse de esta gente, y según ellos y las órdenes dadas, se determine lo que deba practicarse.

Art. 25. Las embarcaciones en cuyo bordo se hallasen géneros, mercaderías y efectos pertenecientes al enemigo, se conducirán de la misma suerte á puerto de mis dominios, y se detendrán en él hasta que se haga constar que no niegan la inmunidad, y que antes bien la observan los mismos enemigos á quienes perteneciesen los efectos detenidos; pero si no lo justificasen serán declarados de buena presa, y se dejarán libres todos los demás que pudiese haber en el mismo buque de pertenencia neutra.

*(Por real orden de 20 de mayo de 806, se declaró que los buques americanos sean exceptuados de lo que prescriben estos artículos por regla general. Y por otra de 24 de agosto de 805, se declara que el art. 15 del Tratado con los Estados-Unidos, asegura la libertad de las mercancías en sus buques, aunque pertenezcan á los enemigos.)*

Art. 26. Cuando los capitanes de las embarcaciones en que se hallaren algunos efectos de enemigos, declaren de buena fe que lo son, se ejecutará su transbordo sin interrumpirles su navegación ni detenerlos más tiempo que el necesario, permitiéndolo la seguridad de la embarcación; y en el expresado caso se dará á dichos capitanes recibo de los efectos que se transborden, explicando en él todas las circunstancias que ocurran; y no pudiéndose pagarles en efectivo el flete que les corresponda por dichos efectos hasta el paraje de su destino, con arreglo á los conocimientos ó á las contratas de fletamento, se les firmará un pagaré ó libranza de su importe á cargo del armador ó dueño del corsario, que estará obligado á satisfacerlo á su presentación. Si el buque apresador fuese de mi Real armada, la libranza por el importe del flete se hará contra el intendente del departamento á quien correspondiere, y dando éste aviso de ello por la vía reservada de Marina, se tomarán las providencias que convengan para su pago; pero si se verificase que dichos efectos pertenecen á enemigos de mi Corona, según lo que resultase del proceso que se formará y substanciará en la manera acostumbrada en los juzgados de Marina, quedarán declarados por de buena presa.

CUÁLES SE HAN DE CONSIDERAR DE BUENA PRESA

Art. 27. Las embarcaciones que se encontraren navegando sin patente legítima de príncipe, república ó estado que tenga facultad de expedirla, serán detenidas, así como las que pelearen con otra bandera que la del príncipe ó estado de quien fuere su patente, y las que la tuvieren de diversos príncipes y estados, declarándose unas y otras de buena presa y en caso de estar armadas en guerra, sus cabos y oficiales serán tenidos por piratas.

Art. 28. Serán de buena presa las embarcaciones de piratas y levantados, con todos los efectos de su pertenencia que se encontraren en sus bordos; pero los que se justificase pertenecer á sujetos que no hubiesen contribuido directa ó indirectamente á la piratería ni sean enemigos de mi Corona, se les devolverán si los reclamaren dentro de un año y un día después de la declaración de la presa, descontando una tercera parte de su valor para gratificación de los apresadores.

Art. 29. No siendo lícito á mis vasallos armar en guerra embarcación alguna sin mi licencia, ni admitir á este fin patente ó comisión de otro príncipe ó estado, aunque sea aliado mío, cualquiera que se encontrare corriendo el mar con semejantes despachos, ó sin alguno, será de buena presa, y su capitán ó patrón castigado como pirata.

Art. 30. Toda embarcación de cualquiera especie armada en guerra ó mercancía, que navegue con bandera ó patente de príncipes ó estados enemigos, será buena presa con todos los efectos que á bordo tuviere, aunque pertenezcan á vasallos míos, en caso de haberlos embarcado después de la declaración de guerra, y de pasado el tiempo suficiente para poder tener noticia de ella (1).

Art. 31. La embarcación de comercio de cualquiera nación que sea, que hiciese alguna defensa después que el corsario hubiese asegurado su bandera, será declarada de buena presa, á menos que su capitán justifique haberle dado el corsario fundado motivo para resistirle.

Art. 32. Cualquiera embarcación que careciese de los papeles que se se expresan en el art. 19 de esta ordenanza, ó de los más principales, como son: la patente, los conocimientos de la carga ú otros que acrediten la

---

(1) Este artículo queda modificado según lo prevenido en el reglamento de 1864 sobre bloqueos (art. 13).

propiedad neutral de ésta y aquélla, será declarada de buena presa, á menos que se verifique haberlos perdido por accidente inevitable. Todos los papeles que se presenten deberán ser firmados como corresponde, para ser admitidos, pues serán nulos los que carezcan de este requisito.

Art. 33. Si los capitanes ú otros individuos de las embarcaciones detenidas por los corsarios, y asimismo por buques de mi Real Armada, arrojasen papeles al mar, y esto se justificase en debida forma, serán por sólo este hecho declaradas de buena presa, y así se deben entender el artículo antecedente y otros de la ordenanza que tratan de este asunto.

#### GÉNEROS DE CONTRABANDO QUE SE DECLARAN DE BUENA PRESA

Art. 34. Serán siempre de buena presa todos los géneros prohibidos y de contrabando que se transportaren para el servicio de enemigos en cualesquiera embarcaciones que se encuentren. Bajo de este nombre se entienden los siguientes: armas, cañones, morteros, obuses, granadas, petardos, pedreros, bombas con sus espoletas, trabucos, mosquetes, fusiles, pistolas, balas y demás efectos relativos á su uso; pólvora, salitre, mechas, picas, espadas, lanzas, dardos, alabardas, escudos, casquetes, corazas, cotas de malla y otras defensas de esta especie propias para armar á los soldados; portamosquetes, bandoleras, caballos con sus arneses y otros instrumentos preparados para la guerra de mar y tierra. También se considerarán como géneros prohibidos y de contrabando todos los comestibles de cualquiera especie que sean, en caso de ir destinados para plaza enemiga bloqueada por mar ó tierra; pero no estándolo, se dejarán conducir libremente á su destino, siempre que los enemigos de mi Corona observen por su parte la misma conducta.

#### CASOS EN QUE ESTÁ PROHIBIDO Á LOS CORSARIOS APRESAR EMBARCACIONES ENEMIGAS

Art. 35. Prohibo á los corsarios que ataquen, hostilicen de manera alguna ó apresen las embarcaciones enemigas que se hallaren en los puertos de príncipes ó estados aliados míos, ó neutrales, como asimismo las que estuvieren bajo el tiro de cañón de sus fortificaciones; declarando, para obviar toda duda, que la jurisdicción del tiro del cañón se ha de entender aun cuando no haya baterías en el paraje donde se hiciere la presa, con tal que la distancia sea la misma, y que los enemigos respeten igualmente la inmunidad en el territorio de las potencias neutras y aliadas.

Art. 36. Declaro también por de mala presa, la embarcación que los corsarios hiciesen en los puertos y bajo el alcance del cañón del territorio de los soberanos aliados míos, ó neutrales, aun cuando ella les viniese persiguiendo y atacando de mar afuera, como rendida en paraje que debe gozar de inmunidad, siempre que los enemigos la respeten de la misma manera.

Art. 37. Mando á los Capitanes generales y á los comandantes militares de las provincias de ella, que guarden y observen con particular cuidado las órdenes que he dado y diere sobre estos asuntos, ya sean por regla general, ya para casos particulares, y que hagan á los corsarios las prevenciones correspondientes, á que por ningún término contravengán á lo resuelto en ellas.

#### CÓMO SE HA DE ENTENDER CON LAS EMBARCACIONES REPRESADAS

Art. 38. Toda embarcación de mis vasallos y de los de mis aliados que apresada por los enemigos de mi Corona, fuese represada por los buques de mi Armada ó por corsarios particulares, se devolverá, hechos los exámenes de todos sus papeles, á la Potencia ó á los particulares á quienes perteneciere, no resultando que en su carga tengan intereses mis enemigos. Los buques de mi Armada no percibirán cosa alguna por la represa de un buque nacional, pero se les abonará una octava parte del valor de ella si perteneciere la presa á los aliados, y la sexta parte á los corsarios particulares en igual caso, haciéndose la formal entrega de la embarcación represada al apoderado de sus dueños ó al cónsul de la nación á quien corresponda, residentes en el paraje donde se haya formalizado la causa, exigiendo de ellos el correspondiente recibo legalizado en debida forma; bien entendido, que la observancia de este artículo tendrá sólo efecto si las potencias á quienes pertenezcan los buques represados, observasen igual conducta con nosotros, reteniéndose los que lo fuesen hasta que dichas Potencias den el ejemplo ó se obliguen formalmente á practicarlo así.—(*Véase orden del Almirantazgo de 11 de agosto de 1807*).

Art. 39. Todo corsario que represe un buque nacional en el término de veinticuatro horas de su apresamiento, será gratificado con la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco represado, y haciéndose esta división breve y sumariamente, á fin de moderar cuanto sea dable las costas. Pero si la represa se ha hecho pasa-

das las veinticuatro horas del primer apresamiento, será del corsario apresador todo el valor de ella.—(Véase orden del Almirantazgo de 11 de agosto de 1807).

QUÉ USO SE DEBE HACER DE LAS EMBARCACIONES ABANDONADAS POR SUS EQUIPAJES, Ó DE AQUELLAS CUYA PERTENENCIA SE IGNORE

Art. 40. Si alguna embarcación se encontrare en el mar ó se presentare en puertos de mis dominios sin conocimientos de la carga ú otros documentos por los cuales constare á quien pertenezca, y sin gente de su propia tripulación, se tomarán declaraciones separadamente á la del apresador y á su capitán, de las circunstancias en que la encontró y se apoderó de ella. Se hará reconocer también la carga por inteligentes, y se practicarán las posibles diligencias para saber quién sea su dueño. En caso de no descubrirse éste, se inventariará el todo y se tendrá en depósito para restituirlo á quien dentro de un año y un día justificare serlo, como no haya motivo para declararla de buena presa, adjudicando siempre la tercera parte de su valor á los recobradores: no pareciendo el dueño dentro de dicho tiempo, se dividirán las dos terceras partes restantes, como bienes abandonados, en tres porciones, de las cuales una se adjudicará á los mismos recobradores; y las otras dos, pertenecientes á mi Real Fisco (según el art. 117 del tít. III, trat. X de las Ordenanzas generales), se remitirán á la capital del departamento, depositándose su importe en la tesorería de él para socorros de los heridos y estropeados de los buques corsarios.

CONDUCTA DE LOS CORSARIOS CON LAS EMBARCACIONES QUE DETENGAN Y CONDUZCAN Á LOS PUERTOS PARA CALIFICARLAS SI SON PRESAS LEGÍTIMAS

Art. 41. En cualquiera de los casos referidos, luego que el corsario detenga alguna embarcación, tendrá cuidado de recoger todos sus papeles de cualquier especie que sean, tomando el escribano puntual razón de ellos, dando recibo de todos los substanciales al capitán ó maestro de la embarcación detenida, y advirtiéndole no oculte alguno de cuantos tuviera, en inteligencia de que sólo los que entonces presente serán admitidos para juzgar la presa. Hecho esto, el capitán del corsario cerrará y guardará los papeles en un saco ó paquete sellado, que deberá entregar al cabo de la presa para que éste lo haga al comandante militar de Marina del

puerto á donde se dirija; y si entre ellos se hallaren algunos dignos de mi noticia y cartas particulares, las pasará inmediatamente al administrador de Correos del paraje á donde entrare, quien, si tuvieren especies que puedan contribuir á la substanciación de la causa, las trasladará al juez de Marina para el uso de los procesos. El capitán del corsario ó individuo de la tripulación que con cualquiera fin que sea, ocultare, rompiere ó extravíare alguno de dichos papeles, será castigado corporalmente según lo exija el caso, con obligación el primero de resarcir los daños, y la pena de diez años de presidio ó de arsenales al resto de la tripulación.

Art. 42. Al mismo tiempo cuidará el capitán del corsario de hacer clavar las escotillas de la embarcación detenida, y sellarlas de modo que no puedan abrirse sin romper el sello, recogerá las llaves de cámaras y otros parajes, haciendo guardar los géneros que se hallaren sobre cubiertas, y tomará razón, cuando el tiempo lo permita, de todo lo que fácilmente pueda extraviarse, para ponerlo á cargo del que se destinare á mandar la propia embarcación.

Art. 43. No se permitirá saqueo de los géneros que se encontraren sobre cubiertas, en cámaras, camarotes y alojamientos de las tripulaciones, privándose absolutamente de derecho, vulgarmente llamado, del *pendolaje*, el cual sólo podrá tolerarse en los casos de haberse resistido la embarcación hasta esperar que fuese abordada; pero con el cuidado de evitar los desórdenes que puede producir la excesiva licencia.

Art. 44. Cuando se conduzca la tripulación de una embarcación detenida á bordo del corsario, tomará el escribano en presencia del capitán de éste declaración al de aquélla, á su piloto y demás individuos que con venga, acerca de la navegación, carga y demás circunstancias de su viaje, poniendo por escrito todas las que puedan conducir á juzgar la presa; preguntándoles también si fuera de la carga que conste por los conocimientos, conducen alhajas ó géneros de valor, á fin de dar las providencias convenientes para que no se oculten.

Art. 45. Al cabo destinado para mandar la embarcación detenida, se le dará noticia individual de lo que constare por estas declaraciones, haciéndole responsable de cuanto por su culpa ú omisión faltare; y declaro que cualquiera individuo que abriere sin licencia las escotillas selladas, arcas, fardos, pipas, sacas ó alacenas en que haya mercaderías y géneros, no sólo perderá la parte que debiera tocarle siendo declarada de buena presa, sino que se le formará causa y castigará según de ella resulte.

Art. 46. Las embarcaciones detenidas se destinarán al puerto del armamento del corsario, si fuese posible, y en su defecto al de mis dominios que estuviere más cerca del paraje de la detención, con tal que haya en el comandante militar de Marina, ó sea capital de departamento; evitando que entren en los extranjeros ó en los de mis presidios de Africa, excepto en los casos de urgente precisión, que deberán justificarse, y quedará al arbitrio del mismo corsario enviarlas separadas ó mantenerlas en su conserva, según le conviniere. Pero en el primer caso, deberán ir en ellas los papeles que han de servir para el juicio, como también sus capitanes ó maestros, y algunos individuos de sus tripulaciones que puedan declarar lo que quieran deducir para su defensa; y en el segundo, el capitán del corsario, llegado á puerto, los presentará y dará las demás noticias que se les pidan al intento.

Art. 47. Si las expresadas embarcaciones se condujerén á puerto que no sea cabeza de provincia, y no pareciere conveniente exponerlas al riesgo que puede sobrevenirles de trasladarlas á él, se remitirán al comandante militar los papeles y documentos necesarios para que determine sobre la legitimidad de la presa, con atención á las declaraciones hechas por sus respectivos capitanes ó maestros, y á la relación que presentaren los cabos de presa al subdelegado de Marina, de cuyo cargo será hacer el inventario con presencia de todos estos interesados.

#### QUÉ DOCUMENTOS DEBEN HACER FE EN EL JUICIO DE LAS PRESAS

Art. 48. Para determinar la legitimidad de las presas, no han de admitirse otros papeles que los hallados y manifestados en sus bordos. Con todo, si en faltando los documentos precisos para formar el juicio, se ofreciere su capitán á justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalará el comandante militar ó la junta término competente para dicho efecto, según la brevedad con que deberá terminarse estas causas, como se previene en el art. 12 de esta ordenanza.

#### CASOS EN QUE PODRÁN DESCARGARSE LAS PRESAS ANTES DE JUZGARLAS

Art. 49. Si antes de sentenciar la presa fuese necesario desembarcar el todo ó parte de la carga para evitar que se pierda, se abrirán las escotillas en presencia del comandante militar y de los respectivos interesados, que deberán concurrir á dicho acto; y formando inventario de los géneros

que se descarguen, se depositarán con intervención del dependiente de rentas que destine el administrador de Aduanas, en persona de satisfacción, ó en almacenes, de los cuales tendrá una llave el capitán ó maestre de la embarcación detenida.—(*Véase la real orden de 31 de diciembre de 1804, y otra de 24 de mayo de 1805*).

EN CUÁLES PODRÁN VENDERSE TODA SU CARGA Ó PARTE DE ELLA

Art. 50. En caso que fuere preciso vender algunos géneros por no ser posible conservarlos, se celebrará la venta á presencia del capitán detenido, en almoneda pública, con las solemnidades acostumbradas, y con la misma intervención del dependiente de rentas, poniéndose el producto en manos de persona abonada para entregarlo á quien perteneciere después de sentenciada la presa.—(*Véase la real orden de 24 de mayo de 1805*).

PENAS CONTRA LOS QUE OCULTEN Ó COMPREN SIGILOSAMENTE GÉNEROS PERTENECIENTES Á PRESAS

Art. 51. Ninguna persona de cualquiera grado ó condición que sea, comprará sigilosamente, ni ocultará género alguno que conozca pertenecer á la presa ó á la embarcación detenida, so pena de restitución y de multa del triplicado valor de los géneros ocultados ó comprados clandestinamente, y aun de castigo corporal, según lo exija el caso; y este conocimiento será privativo del juzgado de presas como incidente de ellas.

LO QUE SE HA DE PRACTICAR CON LAS EMBARCACIONES DECLARADAS LIBRES JUDICIALMENTE

Art. 52. Si la embarcación detenida no se diere judicialmente por buena presa, se restablecerá inmediatamente en posesión de ella al capitán ó dueño con sus oficiales y gente, á quienes se restituirá todo cuanto les pertenezca sin retener la menor cosa. Se la proveerá del salvoconducto conveniente para que sin nueva detención continúe su viaje, sin obligarla á la paga de derechos de ancoraje ú otros algunos, y al contrario; se la satisfará por el apresador, antes de su salida del puerto, los gastos, daños y perjuicios que se la hubieren causado y reclamare en justicia, si se hallare comprendida en los casos prevenidos en los artículos 14 y 15 de esta ordenanza. Pero no habrá lugar á semejante reclamación, si hubiere dado

dicha embarcación justos motivos de sospecha ú otros declarados en esta ordenanza, y por los cuales se la hubiese formado proceso, lo que deberá precisamente constar de los autos que se han seguido en su consecuencia.

Art. 53. Para que al tiempo que se restituyan estas embarcaciones dadas por libres, no se susciten dudas y altercados sobre las pretensiones que formaren sus dueños ó capitanes, supuesto el primer inventario que el artículo 42 de esta ordenanza previene se haga al tiempo de apoderarse de ellas, de cuanto estuviere expuesto á fácil extravío, mando que en llegando al puerto se forme nuevo inventario por el comandante militar de Marina, con asistencia de dichos capitanes interesados y de los cabos de presas, de las cuales no se permitirá desembarcar á ningún individuo, ni que otros pasen á sus bordos hasta estar practicada dicha diligencia.

CÓMO DISPONDRÁN LOS APRESADORES DE LAS EMBARCACIONES Y SUS CARGAS  
DECLARADAS DE BUENA PRESA

Art. 54. Declarada la embarcación detenida por de buena presa, se permitirá su libre uso á los apresadores, *después de pagados los derechos debidos á mi real Hacienda*, en los términos que en resolución separada decidiré para evitar fraudes y las dudas que en este punto pudiesen ocurrir; pero no pagarán derechos por la parte que de los efectos apresados tomen para su uso y consumo propio; y el comandante militar de Marina les auxiliará en la descarga, para que no padezcan extravíos, y procurará que así en esta como en la conclusión de particiones, según las contratas ó convenios hechos entre los interesados, se proceda con el mejor orden y armonía, teniendo presente que del producto total de las presas han de satisfacerse con preferencia los gastos legítimos que hubiesen ocasionado.— (*Véanse las reales órdenes de 31 de diciembre de 1804; las de 16 de marzo, 2 de junio y 4 de julio de 1805, y la de 26 de febrero de 1806*).

PERMISO DE CONDUCIRLAS PARA SU VENTA AUNQUE SEA Á PUERTOS EXTRANJEROS

Art. 55. Si en el puerto donde se hubiere conducido la presa no se hallare proporción de vender su carga, podrá arbitrarse que pase á otro aunque sea extranjero; advirtiéndole que el sujeto que la condujere á él, deberá dar noticia de ello al cónsul ó vicecónsul, únicamente para que éstos le auxilién, y que por su medio conste en España el destino y venta, sin que

por esto les puedan causar gasto, perjuicio, ni detención los expresados cónsules ó vicecónsules nacionales.

CASOS EN QUE SE PERMITE Á LOS CORSARIOS VENDER, RECIBIR RESCATE Y ABANDONAR EN EL MAR LAS PRESAS QUE NO PUEDAN RETENER

Art. 56. En caso de hallarse imposible la conservación de una presa hecha sobre el enemigo, y que por esta razón sea preciso venderla, tratar de su rescate con el dueño ó maestre, ó bien quemarla ó echarla á pique cuando no haya otro arbitrio, se proveerá á la seguridad de los prisioneros, ya sea recogiénolos el apresador á su bordo, ó disponiendo su embarco en alguna de las presas, si exigiere esta resolución la falta de otro medio.—(*Véase la real orden de 22 de octubre de 1804.*)

Art. 57. Siempre que se tomen semejantes resoluciones sobre presas, han de cuidar los apresadores de recoger todos los papeles y documentos pertenecientes á ellas, y conducir á lo menos dos de los principales oficiales de cada presa, para que sirvan á justificar su conducta, sopena de ser privados de lo que les podrá tocar en las presas, y aun de mayor castigo si el caso lo pidiere.—(*Véase la real orden de 22 de octubre de 1804.*)

CONDUCTA QUE HAN DE TENER CON LOS PRISIONEROS

Art. 58. Los prisioneros que se hicieren en dichas presas, se repartirán según se expresa en el art. 46, tratando á todos con humanidad, y con distinción á los que lo merezcan, según su clase; y no podrán arbitrar los capitanes de los corsarios en dejarlos abandonados en islas ó costas remotas, sopena de ser castigados con todo el rigor que corresponda, debiendo entregarlos todos en los puertos á que se les condujeren, ó hacer constar el paradero de los que faltaren.

ENTREGA DE PRISIONEROS Y PIRATAS EN LOS PUERTOS DONDE ARRIBEN

Art. 59. La entrega de éstos se hará en llegando al puerto al gobernador de la plaza ó comandante de Marina, á fin de que disponga de ellos según las órdenes con que se hallare. Los piratas se entregarán á este último para que (en conformidad del art. 109, tít. III, trat. X de las ordenanzas generales de la Armada), les forme proceso sin dilación, remitiéndole con parecer del asesor y su declaración de deber ser tenidos por pira-

tas, á la junta del departamento, como también los reos; y si no hubiere facilidad para ello, se entregarán á la justicia ordinaria para su castigo.

Por tanto, mando que todo lo referido se guarde y cumpla puntualmente en virtud de cualquiera ejemplar de esta ordenanza, firmada del infrascrito mi secretario de Estado y del despacho de Marina, y que los Capitanes generales y juntas de los departamentos contribuyan con sus providencias á facilitar los auxilios que necesiten los armadores y corsarios, celando particularmente que por los comandantes militares de las provincias de Marina y sus subdelegados se substancien y determinen con la mayor brevedad los juicios y procesos relativos á la declaración de presas, á fin de que su atraso no embaraze á mis vasallos la continuación del corso, ó desaliente á los que quieran emplearse en tan importante objeto, ni tampoco cause perjuicios á las embarcaciones detenidas pertenecientes á mis vasallos y á las naciones aliadas y neutrales.—Dado en Cebolla á veinte de junio de mil ochocientos y uno.—Yo el Rey.—José Antonio Caballero.—Es copia del original, José Antonio Caballero.

ADICIONES Á LA ORDENANZA DE CORSO DE 20 DE JUNIO DE 1801.

El capitán corsario podrá abrir las cartas ó pliegos cerrados que encuentre en buque enemigo, ó de quien se tengan claras sospechas si lo creyese necesario, según las circunstancias, y en su defecto lo ejecutará la junta de Marina, á quien siempre deberá entregarlas el apresador ó cabo de presa, para facilitar los medios de sentenciar en justicia y poder comunicar oportunamente las noticias relativas á la situación é intención de los enemigos.

Es conforme á real orden de 12 de enero de 1803.

Cuando no puedan conservarse las presas, deberá el apresador, para justificar su conducta en el caso de venta, recoger todos los papeles y documentos pertenecientes á la presa y su cargamento, y conducir á lo menos dos de los principales oficiales de ella, según está prevenido en el art. 57. Si hubiere de quemar ó echar á pique el buque apresado, cuidará igualmente de la recolección de los papeles, y de proveer á la seguridad de los prisioneros como prescribe el art. 56. Habiendo de rescatar la embarcación tomada al enemigo, omitirá la percepción de los papeles que hagan falta á los rescatados para navegar libremente, y entregar los efectos á sus dueños ó consignatarios; pero sin dejar de conducir los dos ofi-

ciales principales de la presa, como queda advertido, para prueba de su procedimiento. Y tanto en este caso como en el de venta, se tomarán declaraciones de algunos individuos del buque apresador, para justificar completamente los hechos.

Es según real orden 22 de octubre de 1804.

En la descarga de efectos de embarcaciones apresadas, tendrán los dependientes de rentas reales la misma intervención que prescribe la real orden de 26 de agosto de 1804, comunicada por el Ministerio de Hacienda para los casos de naufragios, la cual deberá observarse igualmente en cuantas descargas se hicieren de buques apresados.

Es conforme á real resolución de 31 de diciembre de 1804.

#### ADICIÓN AL ART. 54 DE LA ORDENANZA DE CORSO

Excmo. Sr.:—Muy señor mío: con fecha de hoy, comunico á los intendentes y subdelegados de los puertos para su puntual cumplimiento, la real resolución que V. E. se sirvió insertarme en su oficio de 11 de este mes, relativa á que los efectos de presas se despachen por las Aduanas con absoluta libertad de derechos. Lo que participo á V. E. para su debida noticia y en contestación á su citado oficio. Dios guarde á V. E. muchos años.—Aranjuez 16 de marzo de 1805.—Excmo. Sr.:—Miguel Cayetano Soler.—Excmo. Sr. Príncipe de la Paz.—Es copia.—Espinosa.

#### OTRA AL MISMO ARTÍCULO

En 4 de julio de 1805 se declaró que la exención de derechos concedida por la orden anterior (11 de marzo último), á los efectos de presas, es solamente de los de Aduanas ó Rentas generales; pero que deben exigirse todos los otros derechos de internación, consolidación, habilitación, consulado, alcabalas, millones, etc., pues tanto por su naturaleza como por estar ya los géneros intruducidos en el reino, no eabe se haga de ellos dispensación.—Tampoco debe haberla en las reglas que rigen sobre los géneros prohibidos y estancados, las cuales han de cumplirse inviolablemente.—Ultimamente esta libertad de derechos se ha de entender con los corsarios españoles; pues á las presas hechas por los franceses y conducidas á nuestros puertos, ha de tratárseles del mismo modo y con los mismos privilegios con que sean tratadas en Francia las que lleven allí los

corsarios españoles.—(Véase oficio del Ministerio de Hacienda de 2 de junio de 1805.—Véase la real orden de 26 de Febrero de 1806.)—José de Espinosa.

24 de mayo de 1805.—Declarando que la intervención de los dependientes de Rentas en las descargas y ventas de efectos de las presas, denota sólo su asistencia para evitar fraudes, pero no ningún acto de jurisdicción, pues esta es privativa á los tribunales de Marina.

Empléase como informe en la guerra marítima el derecho de *investigación* y el de *visita*.

El primero se ejerce en tiempo de paz por los buques de guerra y el segundo indistintamente; pero nada más sobre barcos mercantes neutrales, pues los de la escuadra al izar su pabellón y asegurarle con un cañonazo significa que su comandante ha empeñado su palabra de honor y afirma es aquél el pabellón de su patria.

Ese derecho de visita está sujeto á especiales instrucciones.

Las vigentes en España según la última disposición (1) son las siguientes:

## I

El *derecho de visita* sólo pueden ejercerlo los beligerantes; por consiguiente, evidente es que únicamente es dable practicarlo durante las guerras internacionales, por cada uno de los estados sostenedores de la contienda, así como también en las guerras interiores, civiles ó insurreccionales, cuando una ó más potencias extranjeras han reconocido el carácter de beligerante al partido alzado en armas. En caso tal, la metrópoli puede ejercer el *derecho de visita*, pero solamante respecto á los buques mercantes de la nación ó naciones que hubieren declarado ese reconocimiento, y por el cual quedaron colocadas en la situación de neutrales.

## II

Dentro de lo expuesto en el artículo anterior, los buques de guerra de los beligerantes y los de su marina mercante, legalmente armados, bien como cruceros auxiliares de su marina militar, ya como corsario, en su día y en el caso de que se autoricen, pueden detener en los mares territoriales propios, en los sometidos á la jurisdicción de su enemigo y en los comunes

---

(1) 25 de abril de 1898.

ó libres, á los de la marina mercante que encontraren, con objeto de cerciorarse de la legitimidad de su pabellón, y siendo neutrales, y en caso de dirigirse á puerto del otro beligerante, de la naturaleza del cargamento.

### III

Los mares sujetos al imperio jurisdiccional de las potencias neutrales, son absolutamente inviolables; no cabe, por tanto, dentro de ellos el ejercicio del derecho de visita, ni aun pretextando que ésta trató de ejercerla el beligerante en el mar libre, y que dándole caza y sin perderlo de vista, penetró el buque que á ella debía someterse en el mar neutro.

Tampoco puede cohonestarse la violación de ese espacio de mar con que la costa por él bañada esté indefensa ó inhabitada.

### IV

Los trámites de la visita son los siguientes:

*A.* Se advierte al buque objeto de la medida, que debe dar á conocer su nacionalidad y detenerse, lo que se verifica arbolando el que va á ser visitador su bandera nacional, y afirmándola con un disparo de cañón sin proyectil, indicación que impone al mercante el deber de izar la bandera de la nación á que pertenece, y de detener su marcha.

*B.* Si á esta primera intimación dejara de obedecer el buque mercante, bien sea no arbolando su pabellón ó no deteniéndose después de haberlo izado, se le hará un segundo disparo, esta vez con proyectil; pero cuidando que no haga blanco en el buque, aunque no deba pasarle muy lejos de su popa, para que advierta el aviso, y si también desatendiera esta segunda intimación, el tercer disparo se dirigirá á causarle daño, si bien evitando, en cuanto sea posible, echarlo á pique. Sean cualesquiera las averías que ese tercer disparo ocasionen al buque mercante, de ellas no será nunca responsable el comandante del de guerra ó capitán del corsario.

Esto no obstante, en presencia de las circunstancias, y según el grado de sospechas que el mercante pueda inspirar, el de guerra auxiliar ó armado en corso puede, antes de llegar al extremo de la violencia, emplear algún otro trámite dilatorio; podrá mandar hacer el tercer disparo fuera de puntería, aproximarse al mencionado buque y hacerle nueva intimación á la voz; pero agotado sin resultado este nuevo medio conciliador, se apelará ya sin contemplaciones al recurso de la fuerza.

*C.* El buque visitador se colocará á la distancia que su comandante

ó capitán estime conveniente del que va á recibir la visita, según las circunstancias del viento, de la mar, de la corriente ó el grado de sospechas que pueda infundir el mencionado buque; y si esas circunstancias aconsejaren tomar el barlovento al ir el bote á practicar la visita y pasarse luego á sotavento cuando aquél regrese, nada se opone á que pueda maniobrar de esta suerte.

Es de advertir, que si entre las naciones á que pertenezcan los buques visitador y visitado existiera algún tratado que taxativamente determine la expresada distancia, deberá observarse tal cláusula del derecho convencional, á no ser que las enumeradas circunstancias del viento, de la mar ó de la corriente lo impidieren.

*D.* El buque visitador enviará al mercante una embarcación con un oficial, el cual, en virtud de comisión verbal de su comandante, practicará la visita.

Este oficial puede subir al buque mercante acompañado de dos ó tres individuos de los de la tripulación del bote; pero el hacerlo así, ó solo, quedará á su juicio.

*E.* El oficial visitador manifestará al capitán del buque mercante que, comisionado por el comandante del buque de guerra español, ó por el del crucero auxiliar....(1), ó por el capitán del buque armado en corso....(2), va á practicar la visita, y le rogará le presente la patente de navegación ó el documento oficial que haga sus veces para justificar la nacionalidad del buque, de acuerdo con la bandera que haya izado, y el puerto de su destino. Si comprobado el primer extremo, en cuanto al segundo resulta que dicho destino es á un puerto neutral, la visita queda en este punto terminada.

Pero si el buque se dirigiere á puerto del enemigo de la nación á que pertenece el visitador, el oficial pedirá al capitán del visitado los documentos que acrediten la naturaleza de la carga para averiguar si existe ó no contrabando de guerra; en este último caso queda ya definitivamente terminada la visita y el buque neutral en libertad de continuar su viaje; pero en el primero procede su captura, mas sin que en esta circunstancia pueda practicarse ningún registro á bordo.

---

(1) Nombre del buque de guerra ó del crucero auxiliar.

(2) Nombre del buque armado en corso.

V

El oficial visitador deberá llevar instrucciones de su comandante para autorizar al buque visitado para continuar su viaje, en caso de que la visita no hubiere ofrecido dificultad ninguna, á fin de no prolongar su interrupción sino el espacio de tiempo absolutamente indispensable.

VI

Si el capitán del buque visitado pidiere que se haga constar la visita, el oficial visitador accederá á ello, y en la singladura correspondiente del cuaderno de bitácora insertará la notación en la siguiente forma:

El que suscribe.....(1), embarcado en el.....(2), cuyo comandante es .....(3), hace constar que en el día de hoy, á.....(4), y por comisión verbal del expresado comandante, ha verificado la visita en el.....(5), su capitán .....(6), habiendo comprobado por los documentos exhibida la legitimidad del pabellón que arbola y la neutralidad del cargamento que conduce.

Fecha.....

Lugar del sello

Firma del oficial visitador.

del buque visitador.

VII

En el cuaderno de bitácora del buque visitador se hará constar el acto de la visita, expresándose las circunstancias siguientes:

- a. Detalles de la intimación ó intimaciones hechas al buque visitado.
- b. Hora en que detuvo su marcha.
- c. Nombre y nacionalidad del buque visitado y nombre de su capitán.
- d. Forma en que se verificó la visita, su resultado y oficial que la practicó.
- e. Hora en que se autorizó al buque para continuar su viaje.

---

(1) Empleo en la armada.

(2) Cañonero, crucero etc., de S. M. C., nombrado....., ó bien crucero auxiliar ó buque armado en corso.

(3) Empleo y nombre.

(4) Hora de la mañana ó tarde.

(5) Clase del buque, nombre y marina mercante nacional.

(6) Nombre del capitán.

### VIII

La notificación de la visita, que según lo dispuesto en el artículo VI queda á voluntad del capitán del buque visitado el que se haga constar ó no, será formalidad inexcusable cuando dicho buque conduzca heridos ó enfermos militares, súbditos del enemigo, porque en caso tal, por sólo el acto de la visita, todos los mencionados individuos quedan incapacitados para volver á tomar las armas mientras dure la guerra, con arreglo á lo pactado en el párrafo primero del art. 10 adicional del Convenio de Ginebra.

En su consecuencia, en el mencionado caso el oficial visitador lo notificará así al jefe ú oficial, jefe de la expedición, y en el cuaderno de bitácora del buque visitado hará la anotación en la misma forma que en dicho artículo VI prescribe, añadiendo lo siguiente:

Lleva este buque ..... (1) individuos ..... (2) heridos y enfermos súbditos del enemigo, todos los cuales, y por el hecho de esta *visita*, quedan incapacitados para volver á tomar las armas mientras dure la guerra, según la cláusula contenida en el párrafo primero del art. 10 adicional del Convenio de Ginebra, cuya obligación he notificado al jefe de la expedición, que manifestó ser ..... (3), ..... (4).

### IX

La visita no es un acto jurisdiccional que el beligerante ofrece: es un medio natural y de legítima defensa que la ley internacional pone á su alcance en evitación de que el fraude y la mala fé vengan en auxilio de su enemigo. Así, pues, el ejercicio de ese derecho debe tener lugar con la mayor moderación de parte del beligerante, cuidando especialmente de evitar al neutral extorsiones, perjuicios y molestias que no tengan verdadera justificación.

En su consecuencia, se procurará siempre que la detención del buque objeto de la visita sea lo más corta posible y abreviando también el acto cuanto dable sea, cuyo exclusivo objeto, como explicado queda, es cercio-

---

(1) Número de heridos y enfermos.

(2) Del ejército ó marina, ó de ambos institutos.

(3) Empleo.

(4) Nombre.

rarse el beligerante de la neutralidad del buque visitado, y en su caso—esto es, cuando lleve destino á un puerto del enemigo—de la naturaleza también neutral ó inofensiva de su cargamento.

No es, pues, necesario exigir en la visita otros documentos que aquellos que acrediten una y otra condición, porque al beligerante lo que le importa es que no se le irroque un perjuicio, favoreciendo ó ayudando á su adversario; que no se le proporcionen á éste recursos y medios que contribuyan por sí mismos á prolongar la guerra, no siendo su misión celar que los buques pertenecientes á potencias neutrales vayan provistos de todos los documentos que para navegar en regla exija la ley interior de su país.

## X

Como consecuencia de la visita procede la captura del buque visitado en los casos que á continuación se enumeran:

1.º Si al compróbase la nacionalidad resultare ser enemigo, exceptuándose las inmunidades que establece el Convenio de Ginebra, de observancia obligatoria para España. (Al final de estas instrucciones se insertan dichas excepciones.)

2.º Si opusiere resistencia activa á la visita; esto es, si hubiere empleado la fuerza para eludirla.

3.º Si al verificarse aquélla careciese del documento legal para probar su nacionalidad.

4.º Si, siendo su destino á puerto del enemigo, careciese del documento legal para justificar la naturaleza del cargamento que conduzca.

5.º Si éste se compusiere en todo ó en más de dos terceras partes de contrabando de guerra. Cuando la parte ilícita del cargamento fuera menor que los dos tercios, los artículos que constituyan contrabando de guerra serán los únicos que quedarán confiscados, y para su desembarco será conducido el buque al puerto español más inmediato y habilitado.

Debe tenerse en cuenta que los efectos que tienen directa é inmediata aplicación á la guerra, constituyen contrabando únicamente cuando van destinados á puerto del enemigo, porque cuando son expedidos para un puerto neutral, esos efectos serán pertrechos de guerra, pero no contrabando.

Mas como pudiera suceder que despachado un buque en debida forma para puerto neutro, se dirija, sin embargo, á cualquiera del enemigo, en

ese caso, si se le encontrara próximo á uno de esos puertos, ó navegando en su demanda con rumbo muy distinto al que debería llevar, según su comisión documental, también procede la captura, siempre que el capitán no justifique que fuerza mayor le obligó á separarse de su derrota.

6.º Si conduce por cuenta del enemigo, oficiales de guerra, tropa ó marinería.

7.º Si transporta pliegos ó comunicaciones del enemigo, á no ser que el buque pertenezca á una línea postal marítima, y dichos pliegos ó comunicaciones estuvieren en las balijas, cajones ó paquetes en que fuere llevada la correspondencia pública, pudiendo, por consiguiente, ignorar el capitán su contenido.

8.º Si fletado por el otro beligerante ó remunerado por éste tal servicio, se ocupare el buque en espiar las operaciones de la guerra.

9.º Si el buque neutral toma parte en ésta, contribuyendo de cualquier manera á sus operaciones.

Procede también la captura cuando en el acto de la visita se encuentran al buque papeles dobles ó falsos, pues caso tal cae dentro de las prescripciones contenidas en el 2.º y 3.º, ó en los dos juntamente, toda vez que ni duplicados ni falsos pueden servir para justificar las condiciones á que se refieren.

Ni la tentativa de fuga para eludir la visita, ni las simples sospechas de fraude respecto á la nacionalidad del buque ó sobre la naturaleza del cargamento, autorizan su captura.

La circunstancia de estar extendidos los documentos del buque en un idioma que no conozca el oficial visitador, no autoriza la detención del mencionado buque.

## XI

Los buques mercantes que navegan en convoy, bajo la custodia de uno ó más de la marina militar de su nación, están en absoluto exentos de la visita de los beligerantes, amparádoles la inmunidad que disfrutan los buques de guerra.

Como la formación de un convoy es medida que emana del gobierno del Estado á que pertenecen, así los convoyadores como los convoyados, debe darse como hecho indudable que ese Gobierno, no sólo no permitirá fraude alguno, sino que habrá dictado las más eficaces medidas para evi-

tar que pudiera cometerse por ninguno de los buques alistados en el convoy.

Es, pues, ocioso que el beligerante se dirija al jefe convoyador para inquirir si garantiza la neutralidad de los buques que navegan bajo su custodia ni la de los cargamentos que conducen.

## XII

En el acto de la visita no es permitido mandar abrir las escotillas para reconocer la carga, ni mueble alguno para buscar documentos. Los del buque, presentados por el capitán para justificar la legitimidad del pabellón y la naturaleza del cargamento, son los únicos instrumentos de prueba que el derecho internacional admite.

## XIII

Aunque muy rara vez ocurrirá que los documentos esenciales del buque, ya sean referentes á su nacionalidad ó á la naturaleza de la carga, hayan sufrido pérdida, extravío ó quedado en tierra por involuntario olvido, si tal caso ocurriera, y por otros papeles ó medios que presentare el capitán pudiera adquirir el oficial visitador el convencimiento de la neutralidad de la nave y de su cargamento, se le podrá autorizar para continuar su viaje; pero si no fuera posible llegar á esa aclaración, será detenido el buque y conducido al puerto español más próximo hasta que se haga la necesaria investigación sobre el punto ó puntos motivo de la duda.

## XIV

El comandante del buque visitador y el oficial comisionado para practicar la visita, deben obrar, al disponerla aquél y realizarla éste, sin prevenciones ni prejuicios contrarios á la buena fé del neutral visitado, y sin perder nunca de vista las consideraciones y respetos que las naciones se deben las unas á las otras.

### NOTA RELATIVA AL PUNTO PRIMERO DEL ARTÍCULO X

Las cláusulas del Convenio de Ginebra del 22 de agosto de 1864, y las de sus artículos adicionales redactadas en la segunda conferencia diplomática en 20 de octubre de 1868, son las siguientes:

A. Las embarcaciones que por su cuenta y riesgo recojan durante ó

al terminar el combate, heridos ó náufragos, ó que habiéndolos recogido los conduzcan á un buque—hospital ó neutral—disfrutarán, mientras cumplan esta misión, de la parte de neutralidad que permitan las circunstancias del combate y la situación de los buques.

La apreciación de estas circunstancias queda confiada á la humanidad de todos los combatientes.

Los náufragos y heridos recogidos de este modo, no podrán volver á servir mientras dure la guerra.

*B.* El personal religioso, sanitario y el afecto al servicio de enfermería de todo buque capturado, se declara neutral; por consiguiente, al abandonar la embarcación llevará consigo los objetos é instrumentos de cirugía de su propiedad particular.

*C.* El personal mencionado en el artículo anterior, debe continuar desempeñando sus funciones en el buque capturado y concurrir á la evacuación que el capturador disponga de los heridos, quedando después en libertad de regresar á su país, á tenor de lo establecido en el párrafo segundo del primero de los artículos adicionales (1).

Las estipulaciones del segundo de dichos artículos son también aplicables al personal ya referido.

*D.* Los buques-hospitales militares continuarán sujetos á las leyes de la guerra, en cuanto á su material; por consiguiente, serán propiedad del capturador, pero éste no podrá separarlos de su servicio especial mientras dure la guerra.

*E.* Todo buque mercante, sea cualquiera la nación á que pertenezca, que conduzca exclusivamente heridos ó enfermos, cuya evacuación se opere, se considerará como neutral; pero el solo hecho de la *visita* de un crucero enemigo, notificada en el cuaderno de bitácora del buque visitado, bastará para que esos enfermos y heridos queden incapacitados para volver á servir durante la guerra. El crucero tendrá también derecho á poner á bordo un delegado que acompañe el convoy y garantice la buena fe del transporte.

Si el buque mercante llevase además un cargamento, también quedará amparado por la neutralidad, excepto si constituyere contrabando de guerra.

---

(1) Dice ese artículo que el momento de la partida lo fijará el jefe de las fuerzas ocupantes.

Los beligerantes tienen el derecho de prohibir á los buques neutralizados toda comunicación ó derrota que juzguen perjudicial al secreto de sus operaciones.

En casos urgentes, los comandantes en jefe podrán celebrar convenios particulares para neutralizar momentáneamente y de un modo especial los buques destinados á la evacuación de heridos y de enfermos.

*F.* Los marinos y los militares embarcados que estén heridos ó enfermos, serán protegidos y cuidados por los capturadores, sea cualquiera la nación á que pertenezcan.

Al regresar al país de origen quedan obligados á no volver á tomar las armas mientras dure la guerra.

*G.* La bandera blanca con cruz roja, en unión del pabellón nacional, será el signo distintivo para indicar que un buque ó embarcación reclama el beneficio de la neutralidad.

Los beligerantes se reservan acerca de este punto todos los medios de comprobación que estimen necesarios.

Los buques-hospitales militares tendrán sus costados exteriores pintados de blanco con batería verde.

*H.* Los mencionados buques, equipados por las sociedades de socorro reconocidas por las potencias signatarias del Convenio de Ginebra, provistos de patente emanada del soberano que haya concedido la autorización para su equipo, y de un documento de la autoridad marítima competente, haciendo constar que estuvieron sometidos á su inspección hasta el momento de la salida, y que sólo son aptos y propios para el servicio especial á que se les destina, serán, lo mismo que su personal, considerados como neutrales y protegidos y respetados por los beligerantes.

Para darse á reconocer izarán con su pabellón nacional la bandera blanca con cruz roja; el distintivo de su personal en el ejercicio de sus funciones será un brazal con los mismos colores, y la pintura exterior de sus cascos blanca con batería roja.

Estos buques prestarán socorro y asistencia á los buques y á los naufragos de los beligerantes, sin distinción de nacionalidad.

No impedirán ni entorpecerán de manera alguna los movimientos de los beligerantes.

Operarán durante el combate y después de él á su riesgo y peligro.

Por su porte, los beligerantes tendrán sobre estos buques el derecho de inspección y de visita, pudiendo rehusar su concurso, intimarles que se

alejen y aun detenerlos, si así lo exige la gravedad de las circunstancias.

Los heridos y los náufragos recogidos por estos buques no podrán ser reclamados por ninguno de los combatientes, y quedarán incapacitados para volver á servir durante la guerra.

I. En las guerras marítimas, la presunción fundada de que uno de los beligerantes utiliza los beneficios de la neutralidad para otro objeto que no sea el humanitario de socorrer á los heridos, náufragos y enfermos, autoriza al otro beligerante para suspender los efectos del Convenio con respecto á su adversario hasta que se pruebe la buena fé puesta en duda.

*Real orden de 30 de julio de 1845, estableciendo las contraseñas con que los buques mercantes nacionales han de distinguir sus matrículas en la mar y á la vista de los puertos.*

Excmo. Sr.:—La Reina (q. D. g.) se ha servido aprobar la numeración y colores que la Junta de Dirección de la Armada ha asignado á las banderas, cornetas y gallardetes que deben regir en adelante en el plan general de señales de Mazarredo, y las numerales que con arreglo á éstas ha señalado á los buques de las divisiones del Resguardo marítimo; así mismo ha tenido á bien S. M. aprobar, con algunas ligeras adiciones en sus notas, las contraseñas que la expresada corporación propone para que los buques mercantes de las diferentes provincias marítimas españolas entre sí en la mar y á la vista de los puertos.—De real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y de la Junta de Dirección, incluyéndole 9.950 ejemplares impresos de las citadas contraseñas para que, distribuidos á las provincias marítimas en proporción de su movimiento mercantil, tenga efecto lo prevenido en las notas 5.<sup>a</sup> y 6.<sup>a</sup>, entregando por primera vez un ejemplar gratis á cada buque mercante y exigiéndoles en lo sucesivo el valor de su reimpresión, que propondrán anticipadamente á los Comandantes generales de los departamentos, indicando el medio más económico de efectuarla.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 30 de julio de 1845.—Armero.  
—Sr. Director general de la Armada.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA ARMADA.—*Contraseñas que según lo prevenido en real orden de 30 de julio del corriente año, deben largar en el tope mayor los buques mercantes de las diferentes provincias marítimas españolas, al mismo tiempo que arboles en el pico el pabellón nacional, para distinguirse unos de otros en la mar y á la vista de los puertos.*

PROVINCIAS	BANDERAS
<i>Algeciras</i> .....	<b>Amarilla y azul por mitad horizontal.</b> Lo amarillo superior.
<i>Alicante</i> .....	<b>Blanca y azul por mitad vertical.</b> Lo blanco junto á la vaina.
<i>Almería</i> .....	<b>Blanca con cruz roja.</b> El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.
<i>Barcelona</i> .....	<b>Cuatro colores á cuadros.</b> El azul superior junto á la vaina, el amarillo debajo de él, el blanco superior y al lado del azul, y el rojo inferior al blanco.
<i>Bilbao</i> .....	<b>Blanca con dado rojo superior junto á la vaina.</b> Este dado ha de ser cuadrado y su lado de la mitad de la vaina.
<i>Cádiz</i> .....	<b>Roja.</b>
<i>Canarias</i> .....	<b>Azul con aspas blancas.</b> Las aspas tendrán de ancho la quinta parte del de la bandera.
<i>Cartagena</i> .....	<b>Roja con cruz blanca.</b> El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.
<i>Coruña</i> .....	<b>Blanca con aspas azules.</b> Las aspas tendrán de ancho la quinta parte del de la bandera.
<i>Ferrol</i> .....	<b>Ajedrezada blanca y azul.</b> Para este ajedrezado se considerará la bandera dividida en cuatro fajas horizontales, se hará que resulten veinte cuadrículas y se pondrá el primer cuadro azul superior junto á la vaina.
<i>Gijón</i> .....	<b>Blanca con ribete rojo.</b> El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.
<i>Huelva</i> .....	<b>Blanca con dado azul en el centro.</b> El dado será del tamaño del de la de Bilbao.

PROVINCIAS	BANDERAS
<i>Málaga</i> .....	<b>Blanca con ribete azul.</b> El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.
<i>Mallorca</i> .....	<b>Azul con dado amarillo superior junto á la vaina.</b> El dado será del tamaño del de la de Bilbao.
<i>Mataró</i> .....	<b>Azul con cruz roja.</b> El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.
<i>Menorca</i> .....	<b>Amarilla con dado azul inferior junto á la vaina.</b> El dado será del tamaño del de la de Bilbao.
<i>Motril</i> .....	<b>Amarilla con dado rojo inferior junto á la vaina.</b> El dado del tamaño del de la anterior.
<i>Palamós</i> .....	<b>Azul con ribete amarillo.</b> El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.
<i>San Lúcar</i> .....	<b>Azul.</b>
<i>San Sebastián</i> .....	<b>Blanca con dado azul superior junto á la vaina.</b> El dado será del tamaño del de la de Bilbao.
<i>Santander</i> .....	<b>Blanca y roja por mitad horizontal.</b> Lo blanco superior.
<i>Sevilla</i> .....	<b>Roja con ribete amarillo.</b> El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.
<i>Tarragona</i> .....	<b>Roja con cruz azul.</b> El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.
<i>Tortosa</i> .....	<b>Blanca y roja por mitad vertical.</b> Lo blanco junto á la vaina.
<i>Valencia</i> .....	<b>Blanca con cruz azul.</b> El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.
<i>Vigo</i> .....	<b>Ampolleta blanca y roja.</b> Uno de los triángulos blancos junto á la vaina.
<i>Villagarcta</i> .....	<b>Cuariteada blanca y roja.</b> El primer cuadro blanco superior junto á la vaina.
<i>Vivero</i> .....	<b>Azul y blanca á listas horizontales.</b> Las listas han de ser seis y la superior azul.
<i>Ibiza</i> .....	<b>Azul con dado amarillo en el centro.</b> El dado será del tamaño del de la de Bilbao.

PROVINCIAS

CORNETAS

<i>Habana</i> . . . . .	<b>Azul con puntas blancas (1).</b>
<i>Puerto Rico</i> . . . . .	<b>Roja y blanca por mitad horizontal.</b> Lo rojo superior.
<i>San Juan de los Remedios</i> . . . . .	<b>Roja con puntas amarillas.</b>
<i>Santiago de Cuba</i> . . . . .	<b>Amarilla con puntas rojas.</b>
<i>Trinidad de Cuba</i> . . . . .	<b>Blanca con puntas azules.</b>
<i>Islas Filipinas</i> . . . . .	<b>Blanca y roja por mitad horizontal.</b> Lo blanco superior.

NOTAS: 1.<sup>a</sup> Las banderas y cornetas de los buques de travesía tendrán cinco paños de ancho y cuatro varas de largo total, y las de los buques de cabotaje, cuatro paños de ancho y tres varas siete pulgadas de largo, suponiendo que el ancho de la lanilla sea de veinte pulgadas. Las puntas de las cornetas tendrán de largo la mitad del de éstas.

2.<sup>a</sup> Las aspas y cruces de que se hace mención en estas banderas, llegarán hasta los ángulos ú orillas de éstas, y su ancho visible será la quinta parte del de las mismas banderas.

3.<sup>a</sup> Los colores de las banderas serán bien perceptibles: los capitanes de puerto celarán que su estado de vida, así como el de la nacional, sea bueno, y que las fajas y colores de esta última sean como determina el art. 5.<sup>o</sup>, trat. IV, tít. I de las Ordenanzas generales de la Armada.

4.<sup>a</sup> Ningún buque de travesía ó costero podrá salir á la mar sin que su capitán ó patrón presente en las oficinas de la Capitanía del puerto, cuando vaya á ser despachado, la bandera de contraseña que corresponda á la provincia en que esté matriculado su buque, y un ejemplar impreso de esta relación de contraseñas.

5.<sup>a</sup> Este ejemplar se dará gratis por los capitanes de puerto á todos los capitanes y patrones de los buques nacionales comprendidos en la primera, segunda y quinta lista de las que trata el art. 1.<sup>o</sup> del tít. IX de la ordenanza de matriculas, que se hallaren en sus fondeaderos al recibirse la correspondiente orden para el efecto, y á los que fueren llegando á ellos procedentes de puntos donde no hayan podido recibirlo anteriormente, quedando uno y otros en obligación de conservarla en buen estado hasta que por exclusión del buque la entreguen á aquellos jefes.

6.<sup>a</sup> Los Comandantes generales de los departamentos y apostaderos proveerán igualmente de un ejemplar á los comandantes de cada uno de los buques de la Armada y del resguardo marítimo.

Madrid 4 de agosto de 1845.—El Director y Capitán general de la Armada, Ramón Romay.

(1) Por real orden de 11 de marzo de 1863, se señaló la corneta roja y azul por mitad horizontal, el rojo superior, como contraseña de los buques mercantes de Santo Domingo.

TRATADOS DE ESPAÑA EN QUE SE DEFINE EL CONTRABANDO DE GUERRA

Tratado de paz con Francia en 1660, artículos 11, 12 y 13.

Idem con Inglaterra en 17 de diciembre de 1665, artículos 27 y 28.

Idem íd. con íd. en 23 de mayo de 1667, ratificado en Utrech á 9 de diciembre de 1713, artículos 24 y 25.

Idem de Viena de 1.º de mayo de 1725 con el emperador de Alemania, art. 7.º

Tratado con Dinamarca en 18 de julio de 1742, art. 6.º

Idem con los Estados Unidos de América de 27 de octubre de 1795, artículo 16.

Idem con la República de Santo Domingo en 18 de febrero de 1855, artículo 23.

Idem con las Dos Sicilias en 26 de marzo de 1856, art. 20.

REGLAMENTO CONCERNIENTE AL BLOQUEO DE PUERTOS ENEMIGOS Y Á LA CAPTURA DE BUQUES ENEMIGOS Ó SOSPECHOSOS (1)

Ministerio de Marina.—Dirección de armamentos.—Ministerio de Estado.—Dirección de asuntos políticos.

Art. 1.º Se considera bloqueado un puerto enemigo cuando cierra su entrada el número de buques de guerra suficiente para que sea peligroso el paso.

Art. 2.º Debiendo ser el bloqueo efectivo y constante para que se considere válido, si los temporales ú otras circunstancias apartasen á los buques bloqueadores de la entrada del puerto bloqueado, los buques neutrales que entren ó salgan durante su ausencia, no se entenderá que violan el bloqueo.

Art. 3.º Establecido éste, no empieza á surtir sus efectos sino después de notificado por el jefe de la escuadra bloqueadora á los cónsules de las potencias neutrales por medio de una circular, advirtiéndoles que acto continuo señalen el plazo que estimen necesario para la salida del puerto de los buques de sus respectivas naciones; y si pareciese admisible el que designen, lo manifestará así, dejando libre el paso á dichos buques durante el plazo concedido.

---

(1) 26 de noviembre de 1864.

Asímismo ha de comunicarse la noticia de quedar establecido el bloqueo al Gobierno de S. M., para que éste lo notifique en debida forma por la vía diplomática á los gobiernos de todas las naciones neutrales.

Art. 4.º Aun después de publicada esta notificación, el bloqueo no debe considerarse conocido por un buque que se dirija al puerto bloqueado sino luego que se le haya hecho la notificación especial, que habrá de consignarse en los documentos de dicho buque por el comandante de la embarcación de guerra que se comisione al efecto.

Art. 5.º Después de verificada la notificación especial, cualquier tentativa para entrar en el puerto, constituye violación del bloqueo, y el buque responsable de ella debe ser apresado.

Art. 6.º En el caso de presentarse un buque, notificado especialmente, con intención de romper el bloqueo, el apresamiento deberá hacerse en cualquiera de las circunstancias siguientes:

1.ª Si fuese sorprendido en el momento de pasar la línea de los buques bloqueadores.

2.ª Si habiéndolo intentado, fuese perseguido por uno de éstos sin *perderlo de vista*; pues faltando esta condición, ó si entra en un puerto neutral, quedará libre.

3.ª Si habiendo conseguido pasar la línea, intenta salir del puerto ó romper de nuevo el bloqueo.

Art. 7.º Cuando un buque neutral se presente ante el puerto bloqueado ó intente romper la línea arrojando el fuego de los bloqueadores, se entenderá que los disparos equivalen á la notificación especial, y podrá ser apresado.

Art. 8.º Si un buque de guerra neutral intentase romper la línea del bloqueo, después de advertido de la existencia de éste, se le rechazará por la fuerza, siendo dicho buque responsable de las consecuencias de su agresión.

Art. 9.º Si por razón de arribada forzosa, como mal tiempo, falta de víveres, etc., se presentase un buque ante el puerto bloqueado, se le podrá permitir la entrada, previa justificación de la causa porque la solicita. Pero si llevase contrabando de guerra, deberá depositarlo en poder de los buques bloqueadores antes de entrar en el puerto, ú obligarse á conservarlo á bordo hasta su salida.

Art. 10. Bajo la denominación de *contrabando de guerra* se comprenden los cañones, morteros, fusiles y toda especie de armas; las bombas, grana-

das, balas, cápsulas, mechas, pólvoras y salitre; los objetos de equipo, como uniformes, corrajes ó sillas de caballo y bridas, y en general, todos los instrumentos ú objetos fabricados para la guerra.

Art. 11. El tribunal que haya de entender en la calificación y juicio de las presas, residirá en...

Art. 12. En el caso de hallarse en peligro un buque nacional, ó de haber sido capturado por enemigo, deberá prestársele auxilio, haciéndose los esfuerzos posibles para represarlo, sin que la represa dé derecho alguno sobre el buque represado.

Si la represa fuese de un buque neutro, se considerará como enemigo en el caso de haber permanecido en poder de éste más de veinticuatro horas, á menos de que medien circunstancias excepcionales, cuya apreciación se reserva S. M.

Art. 13. Fuera de la línea de bloqueo, y aunque no se intente romperlo, es legítima la presa de los buques pertenecientes al estado enemigo ó á los ciudadanos del mismo, con toda la propiedad enemiga que se encuentre á bordo, siempre que haya precedido al acto de la captura la declaración de guerra. La parte de cargamento neutral que conduzcan dichos buques enemigos, será libre si no consiste en contrabando de guerra.

Art. 14. En iguales circunstancias, deberá ser detenido y apresado cualquier buque neutral que transporte con destino al enemigo ó por su cuenta, objetos de contrabando de guerra, despachos oficiales ó tropas de tierra ó de marina; mas si el contrabando no constituyese más de la mitad del cargamento, la confiscación sólo alcanza á los objetos que aquél comprenda, quedando libre el resto de la carga, y también el buque.

Art. 15. Las embarcaciones cuya neutralidad no aparezca comprobada por los documentos correspondientes, deben ser igualmente apresadas.

Art. 16. Se considerarán buques sospechosos, y quedarán sometidos á examen, los que lleven documentos dobles ó que aparezcan falsos, los que carezcan de la documentación requerida por los reglamentos del país de su nacionalidad, y los que no detengan su marcha á la intimación del crucero ó resistan el examen de los compartimientos donde se suponga que hay contrabando de guerra. Estos buques sospechosos serán tratados como enemigos, si no se destruye de algún modo la sospecha que sobre ellos recaiga.

Art. 17. Los buques neutrales mercantes que naveguen convoyados por un buque de guerra neutral, no podrán ser visitados, bastando la decla-

ración del comandante del convoy para considerar que no conducen contrabando de guerra.

Art. 18. A bordo de cada uno de los buques de la escuadra del Pacífico deberá haber un ejemplar de este reglamento.

Madrid 26 de noviembre de 1864.—Hay una rúbrica.

TRADUCCIÓN.—*Extracto de la ordenanza naval de los Estados Unidos de 18 de abril de 1865.*

#### PRESAS Y PRISIONEROS

Núm. 727. Aunque en tiempo de guerra todo comandante de bajel debe vigilar con exquisito cuidado que no se faciliten al enemigo armas, municiones ni otros artículos de contrabando de guerra, no podrá, sin embargo, capturar en ningún caso al buque que se halle en aguas jurisdiccionales de una potencia amiga.

728. También podrá ejercer el derecho de investigación y de visita sobre cualquier buque sospechoso; pero la caza y hostilidad no podrá emprenderse sin largar antes *un pabellón (any colors)* y previas las formalidades siguientes:

Primero se disparará al buque que se desea visitar, un cañonazo sin bala; si no se detiene, se le hará fuego por segunda vez con proyectil, pero fuera de puntería.

Y por último, un tercer disparo, á dar.

Estas hostilidades no pueden practicarse cuando el buque avistado ó perseguido se halle dentro de la tres millas de distancia á la costa de una potencia amiga.

732. Los oficiales y tripulantes del buque apresado, no deben ser puestos en grillos ni encerrados, á menos que por su conducta den lugar á esta medida. Sus propiedades personales deben también respetarse, así como suministrarles diariamente los alimentos necesarios.

736. Si los oficiales prisioneros prometen bajo su palabra de honor no rebelarse ni desobedecer las disposiciones del jefe de la presa, debe permitírseles subir á la cubierta, guardándoles todas las demás consideraciones propias de su rango.

733. El buque capturado debe continuar con la bandera de su nación, hasta que sea declarado buena presa por el tribunal competente. En caso necesario, el captor arbolará su propia bandera en el tope de trinquete de

la presa, para indicar á los demás que el buque le pertenece provisionalmente.

Todo súbdito de los Estados Unidos que sirva en buque de guerra ó corsario enemigo, será juzgado y sentenciado como traidor.

*Artículos de la Ordenanza general de la Armada de 1793, sobre la visita.*

Art. 86. Podrán mis escuadras y bajeles registrar todas las embarcaciones mercantes que encuentren, así de la Nación como extranjeras, obligándolas á que presenten sus patentes, listas de equipajes y papeles de sanidad del puerto de salida con que se acredite la potencia á que pertenecen y su legítima navegación, para no embarazarlas ésta, deteniéndolas sólo en el caso de una manifiesta sospecha sobre alguna de las dos circunstancias.

Art. 89. Antes de atracar á las embarcaciones se tomarán á la voz los informes ordinarios, omitiendo el subir á ellas cuando éstos satisfagan según los casos, y especialmente se ha de inquirir si vienen de parajes sospechosos de contagio, en las cuales circunstancias no podrá entrarse en sus bordos sin expreso conocimiento del comandante de la escuadra ó bajel, ó su permiso ya declarado con esta previsión y advertencias oportunas del modo con que haya de procederse en la visita.

Art. 90. Será siempre prohibido el que suban á la embarcación, cuando no haya el objeto de marinarla, más que el oficial y las dos ó tres personas que pudiese necesitar para el examen de papeles y carga, y el que se haga el más mínimo transbordo de efectos de mis bajeles á la que se registran, ó de éstos á aquéllos, cuyos comandantes me serán responsables si lo tolerasen sin que valga alegar ignorancia en el cargo que se les probare en el particular, á menos de justificarse una maniobra criminal del oficial de guardia, practicada furtivamente en horas de preciso descanso del comandante para impedirle su conocimiento.

Art. 100. No permitirán los comandantes de mis bajeles, que los comandantes militares, justicias locales ni otra jurisdicción de los puertos de potencias extranjeras en que se hallen, ejecuten en sus bordos reconocimiento alguno en busca de desertores ú otros fugitivos; ó con otro cualquier pretexto. Oficiarán en tales incidentes con el nervio, celo y prudencia que exige el decoro de mi bandera, acordando lo que fuere conforme á él; y en caso de que no obstante se intente violencia, la rechazarán como corresponde al honor de mis armas.

Art. 120. Si bien los reconocimientos de las embarcaciones en la mar deben hacerse por regla general enviando á ellas el bote el buque de guerra, ha de practicarse así precisamente, y no al contrario, cuando se hiciese necesario parlamentar con mis correos, y examinar sus papeles para cerciorarse de que lo son, ó por circunstancias que pidan adquirir fundadas noticias del estado de las ocurrencias en los puertos y mares de su salida, y de lo que les hubiese acaecido en la navegación, á menos de que no pueda verificarse por descalabro de los botes del bajel de guerra.

*Documentos que deben presentar en el acto de la visita los capitanes de buques de las naciones siguientes, según su legislación respectiva:*

FRANCIA

El capitán debe tener á bordo: el acta de propiedad del buque.—Certificado de propiedad.—Rol.—Conocimientos.—Proceso verbal de visita.—Despacho de Aduana.—(Código de comercio de 1807).

BÉLGICA, ITALIA, HAITÍ

Los mismos documentos.

ESTADOS-UNIDOS

Pasaporte de navegación.—Rol.—Registro.—Lista de pasajeros.—(Acta de 1.º de junio de 1796; acta de 2 de marzo de 1803).

PORTUGAL

Acta de propiedad del buque.—Pasaporte de navegación.—Rol.—Conocimientos.—Recibos de fletes y despacho.—Un ejemplar del Código de comercio.—(Código de comercio de 1833).

AUSTRIA

Todo capitán debe llevar un libro timbrado con el rol de equipaje, las alteraciones de éste y todo lo que se refiere á la navegación.—(Edicto sobre navegación de 25 de julio de 1774).

PRUSIA

Cartas de mar.—Rol.—Pasaportes.—Certificados de construcción y venta.—(Código prusiano de 1803).

HAMBURGO

Conocimientos y carta-partidas ó contratos de fletamento.—Manifiesto de la carga.—Certificado de construcción.—Pase marítimo, que ha de estar redactado en latín, con el sello de la ciudad.—Rol.—Documentos de Aduana.—(Ordenanza de 1778).

HOLANDA

Acta de propiedad del buque.—Carta de mar.—Rol.—Relación de la carga.—Conocimientos y carta-partidas.—(Código de comercio de 1838).

DINAMARCA

Permiso de navegación expedido por la autoridad en latín, francés ó inglés, haciendo constar bajo juramento de los armadores que el buque es de propiedad danesa y que da la vela para un puerto determinado.—Pase marítimo.—Despacho de Aduana.—Rol.—Acta de nacionalidad del capitán.—Patente de sanidad.—Conocimientos y carta-partidas.—Certificado de construcción.—(Código de comercio de 1683).

SUECIA

Certificado de construcción.—Acta de permiso.—Carta de franquicia.—Certificado de carga.—Pasaporte nacional.—Pasaporte latino.—Copia del juramento de los armadores.—Manifiesto y carta-partidas.—Patente de Sanidad.—(Ordenanzas de 1814).

RUSIA

Acta de propiedad.—Permiso de navegación.—Pase de la Aduana.—(Ley de 21 de enero de 1833).

AMÉRICA DEL SUR Y MÉJICO

Los mismos documentos que en España, según las Ordenanzas de Bilbao, aún vigentes en aquellas repúblicas.

*Convenio internacional para mejorar la suerte de los militares heridos en campaña, firmado en Ginebra el 22 de agosto de 1864, entre España, Bádena, Bélgica, Dinamarca, Francia, Hesse, Italia, Países Bajos, Portugal, Prusia, Confederación Suiza y Wurtemberg, á cuyo convenio se adhirieron posteriormente (hasta 1.º de junio de 1867) Austria, Grecia, Gran-Bretaña, Mecklemburgo-Schwerin, Sajonia, Suecia y Noruega, y Turquía.*

Artículo 1.º Las ambulancias y los hospitales militares serán reconocidos neutrales, y como tales protegidos y respetados por los beligerantes mientras haya en ellos enfermos ó heridos.

La neutralidad cesará si estas ambulancias ú hospitales estuviesen guardados por una fuerza militar.

Art. 2.º El personal de los hospitales y de las ambulancias, incluso la intendencia, los servicios de sanidad, de administración, de transporte de heridos, así como los capellanes, participará del beneficio de la neutralidad cuando ejerza sus funciones y mientras haya heridos que recoger ó socorrer.

Art. 3.º Las personas designadas en el artículo anterior podrán, aun después de la ocupación por el enemigo, continuar ejerciendo sus funciones en el hospital ó ambulancias en que sirvan, ó retirarse para incorporarse al cuerpo á que pertenezcan.

En este caso, cuando estas personas cesen en sus funciones, serán entregadas á los puestos avanzados del enemigo, quedando la entrega al cuidado del ejército de ocupación.

Art. 4.º Como el material de los hospitales militares queda sujeto á las leyes de la guerra, las personas agregadas á estos hospitales no podrán al retirarse llevar consigo más que los objetos que sean de su propiedad particular.

En las mismas circunstancias, por el contrario, la ambulancia conservará su material.

Art. 5.º Los habitantes del país que presten socorro á los heridos serán respetados y permanecerán libres.

Los generales de las potencias beligerantes tendrán la misión de advertir á los habitantes, del llamamiento hecho á su humanidad y de la neutralidad que resultará de ello.

Todo herido recogido y cuidado en una casa la servirá de salvaguardia.

El habitante que hubiere recogido heridos en su casa estará dispensado del alojamiento de tropas, así como de una parte de las contribuciones de guerra que se impusieren.

Art. 6.º Los militares heridos ó enfermos serán recogidos y cuidados, sea cual fuere la nación á que pertenezcan. Los comandantes en jefe tendrán la facultad de entregar inmediatamente á las avanzadas enemigas los militares heridos durante el combate, cuando las circunstancias lo permitan y con el consentimiento de las dos partes.

Serán enviados á su país los que después de curados fueren reconocidos inútiles para el servicio.

También podrán ser enviados los demás, á condición de no volver á tomar las armas mientras dure la guerra.

Las evacuaciones, con el personal que las dirija, serán protegidas por una neutralidad absoluta.

Art. 7.º Se adoptará una bandera distintiva y uniforme para los hospitales, las ambulancias y evacuaciones, que en todo caso irá acompañada de la bandera nacional.

También se admitirá un brazal para el personal considerado neutral; pero la entrega de este distintivo será de la competencia de las autoridades militares.

La bandera y el brazal llevarán cruz roja en fondo blanco.

Art. 8.º Los comandantes en jefe de los ejércitos beligerantes fijarán los detalles de ejecución del presente convenio, según las instrucciones de sus respectivos gobiernos y conforme á los principios generales enunciados en el mismo.

Art. 9.º Las altas partes contratantes han acordado comunicar el presente convenio á los gobiernos que no han podido enviar plenipotenciarios á la conferencia internacional de Ginebra, invitándoles á adherirse á él, para lo cual queda abierto el protocolo.

Art. 10. Este convenio será ratificado, y las ratificaciones serán canjeadas en Berna en el espacio de cuatro meses, ó antes si fuere posible.

En fé de lo que los plenipotenciarios respectivos lo han firmado y han puesto en él el sello de sus armas.

Hecho en Ginebra el día 22 del mes de agosto del año 1864.—J. Heriberto García de Quevedo.—Dr. Robert Wolz.—Steiner.—Wisetchers.—Fenger.—Ch. Jagerschmidt.—H. de Preval.—Bondier.—Brodruch.—Cappello.—F. Baroffio.—Westemberg.—José Antonio Marques.—De Kamptz.

—Læffler.—Ritter.—General G. H. Dufour.—G. Moynier.—Dr. Lehmann.  
—Dr. Hahn.

*Artículos adicionales al convenio de 22 de agosto de 1864, redactados por la segunda conferencia diplomática de Ginebra en 20 de octubre de 1868.*

Artículo 1.º El personal designado en el art. 2.º del convenio de 1864, continuará prestando á los enfermos y heridos del hospital á que está afecto, aun después de su ocupación por el enemigo, la asistencia necesaria.

Cuando solicite retirarse, el jefe de las fuerzas ocupantes fijará el momento de la partida, que en todo caso no podrá diferir sino por corto tiempo, cuando así lo exijan consideraciones militares.

Art. 2.º Las potencias beligerantes adoptarán las medidas necesarias para asegurar al personal neutralizado, cuando caiga en poder del enemigo, el abono íntegro de sus sueldos y emolumentos.

Art. 3.º En las condiciones previstas por los arts. 1.º y 4.º del convenio de 1864, la denominación de *ambulancia* se aplica á los hospitales de campaña y demás establecimientos temporales que siguen á los ejércitos sobre el campo de batalla para recibir heridos y enfermos.

Art. 4.º En conformidad al art. 5.º del convenio y á las reservas mencionadas en el protocolo de 1864, se declara, que para la repartición de las cargas relativas al alojamiento de tropas y contribuciones de guerra sólo se tendrá en cuenta la equidad y el caritativo celo desplegados por los habitantes en mayor ó menor escala.

Art. 5.º Por extensión del art. 6.º del convenio, se estipula, que á reserva de los oficiales cuya retención importe á la suerte de las armas, y en los límites fijados por el segundo párrafo de dicho artículo, los heridos que caigan en poder del enemigo, aun cuando no sean declarados inútiles para el servicio, deberán enviarse á su país después de curados, ó antes, si es posible, siempre á condición de no volver á tomar las armas mientras dure la guerra.

*Artículos adicionales referentes á la Marina.*

Art. 6.º Las embarcaciones que á su riesgo y peligro recojan, durante ó después del combate, náufragos ó heridos, ó que habiéndolos recogido, los transporten á bordo de un buque neutro ú hospitalario, disfrutarán mientras cumplan esta misión, de la parte de neutralidad que las circuns-

tancias del combate y la situación de los bajeles en conflicto permitan acordarles.

La apreciación de estas circunstancias queda confiada á la humanidad de todos los combatientes.

Los náufragos y heridos recogidos y salvados de este modo no podrán volver á servir mientras dure la guerra.

Art. 7.º El personal religioso, sanitario y el afecto al servicio de enfermería de todo buque apresado, se declara neutral; y por consiguiente, al abandonar la embarcación llevará consigo los objetos é instrumentos de cirugía de su propiedad.

Art. 8.º El personal designado en el artículo anterior debe continuar desempeñando sus funciones en el buque capturado, y concurrir á la evacuación que el vencedor haga de los heridos; quedando luego en libertad de regresar á su país, conforme á lo establecido en el párrafo 2.º del primero de los artículos adicionales.

Las estipulaciones del segundo de dichos artículos son también aplicables al personal de que queda hecha referencia.

Art. 9.º Los buques-hospitales militares continuarán sujetos á las leyes de la guerra en lo que respecta al material, y de consiguiente, serán propiedad del apresador; pero éste no podrá separarlos de su servicio especial mientras dure la guerra.

Art. 10. Todo buque mercante, cualquiera que sea la nación á que pertenezca, cargado exclusivamente de heridos y enfermos cuya evacuación opere, se considerará como neutral; pero el sólo hecho de la visita de un crucero enemigo, notificada en el diario del buque, hace que esos enfermos y heridos queden ya incapacitados para volver á servir durante la guerra. El crucero tendrá también el derecho de poner á bordo un comisario que acompañe el convoy y garantice la buena fé del transporte.

Si el buque de comercio llevase además un cargamento, quedará también cubierto por la neutralidad, á menos que su naturaleza lo sujete á la confiscación por el beligerante.

Estas conservan además el derecho de prohibir á los buques neutralizados toda comunicación ó dirección que juzguen perjudicial al secreto de sus operaciones.

En casos urgentes, los comandantes en jefe podrán estipular convenios particulares para neutralizar momentáneamente y de un modo especial los buques destinados á la evacuación de heridos y de enfermos.

Art. 11. Los marinos y los militares embarcados que estén heridos ó enfermos, serán protegidos y cuidados por los apresadores, sea cualquiera la nación á que pertenezcan.

Su retorno al país de origen se someterá á las prescripciones del artículo 6.º del convenio y del 5.º adicional.

Art. 12. La bandera blanca con cruz roja, unida al pabellón nacional, será el signo distintivo para indicar que un buque ó una embarcación cualquiera reclama el beneficio de la neutralidad.

Los beligerantes se reservan en este punto todos los medios de comprobación que estimen necesarios.

Los buques-hospitales militares se distinguirán por medio de una pintura exterior blanca, con batería verde.

Art. 13. Los buques-hospitales equipados por las sociedades de socorro reconocidas por los gobiernos signatarios de este convenio, que estén provistos de patente emanada del soberano que haya concedido la autorización expresa para su armamento, y de un documento de la autoridad marítima competente, por donde conste que han estado sometidos á su inspección hasta el momento de la salida, y que sólo son aptos y propios para el servicio especial á que se les destina, serán, lo mismo que su personal, considerados como neutrales y protegidos y respetados por los beligerantes.

Para hacerse reconocer izarán con su pabellón nacional la bandera blanca con cruz roja; el distintivo de su personal en el ejercicio de sus funciones, será un brazal con los mismos colores, y la pintura exterior blanca con batería roja.

Estos buques prestarán socorro y asistencia á los heridos y á los naufragos de los beligerantes, sin distinción de nacionalidad. No impedirán ni entorpecerán en manera alguna los movimientos de los combatientes.

Operarán, durante el combate y después de él, á su riesgo y peligros.

Por su parte, los beligerantes tendrán sobre estos buques el derecho de inspección y de visita, pudiendo rehusar su concurso, intimarles que se alejen, y aun detenerlos si así lo exige la gravedad de las circunstancias.

Los heridos y los naufragos recogidos por estos buques no podrán ser reclamados por ninguno de los combatientes; pero quedarán incapacitados de volver á servir durante la guerra.

Art. 14. En las guerras marítimas, la presunción fundada de que uno de los beligerantes utiliza los beneficios de la neutralidad para otro objeto

que no sea el de socorrer á los heridos y enfermos, autoriza al otro beligerante para suspender los efectos del convenio con respecto á su adversario, hasta que se pruebe la buena fé puesta en duda.

Si dicha presunción se convierte en certidumbre, el convenio puede ser denunciado por todo el tiempo que dure la guerra.

Art. 15. La presente acta se formalizará en un sólo ejemplar original, que quedará depositado en los archivos de la Confederación suiza, dirigiendo una copia auténtica de ella, con la invitación de adherirse á sus estipulaciones, á cada una de las potencias signatarias del convenio de 22 de agosto de 1864, y á las que posteriormente le dieron su asentimiento.

Hecho en Ginebra á 20 de octubre de 1868.—Von Roeder.—F. Loeffler. Kohler.—Dr. Mundy.—Steiner.—Dr. Dompierre.—Vefichers.—Y. B. G. Galiffe.—A. Coupvent des Bois.—H. de Préval.—John Savile Lumly.—H. R. Yelveston.—Dr. Felice Baroffio.—Paolo Cottran.—H. A. Van Karbneek.—Westenberg.—F. N. Staaf.—G. H. Dufour.—G. Moynier.—Mr. S. Lchann.—Husny.—Dr. Hahn.—Dr. Fichte.

---



## CAPÍTULO IV

(CONTINUACIÓN DEL ANTERIOR)

---

Subordinados los movimientos de los buques, las maniobras de las escuadras y las combinaciones de las flotas en la antigüedad al motor que impulsaba las naves, otro motor distinto ha venido en la época actual á modificar ventajosamente aquellos movimientos, maniobras y combinaciones, puesto que la precisión que ofrece el vapor es mucho mayor que la que prestaba entonces el viento, substrayéndose, además, en cierto modo, á la influencia que los elementos presentaban ordinariamente á la navegación, y constituyendo, al propio tiempo, el motor, felizmente aplicado hoy día á combatir la funesta influencia ejercida por los fenómenos meteorológicos, que hacían víctimas de sus iras á los mismos que confiaban en su fuerza propulsora. Claro es que siempre están sujetas las naves á los peligros de dichos fenómenos físicos; pero no esperan directamente de los vientos y las corrientes, como único recurso, los medios de sostener la navegación, hasta el extremo de poder prescindir casi en absoluto de su auxilio, antes de todo punto imprescindible.

Este cambio radical, que afectó con ventajas tan grandes, principalmente al comercio marítimo, ha proporcionado igualmente ventajas considerables á la marina de guerra.

La acción táctica y estratégica del poder naval de los estados, ha crecido, por lo tanto, en importancia, y á esos progresos ha de atender hoy, modificando necesariamente en perfecta armonía con tales progresos, las aplicaciones que á las flotas militares dió en los pasados tiempos.

Las transformaciones que ha sufrido el artillado de los buques, efecto de nuevos diámetros de cañón y nueva forma, peso y construcción de proyectiles, ha sido otra de las causas que han influido en la construcción de

las naves y en sus revestimientos exteriores, dándoles poca altura sobre las aguas, para ofrecer el menor blanco, en perfecta antítesis con aquella enorme elevación de la *obra muerta* que presentaba la *borda* en enorme saliente sobre el mar, á manera de amparo y protección de aquella gigantesca *arboladura* de los navíos de línea.

La lucha interminable entre el cañón y la coraza, da por resultado la constante reforma de planchas y proyectiles, aumentando el grueso de la que resulte impotente y débil para resistir el choque del proyectil sin perforación ó quebrantamiento en la fuerte cohesión de sus moléculas, ó modificando el que resulta ineficaz para penetrar á través de un considerable espesor.

La dirección de los proyectiles, la estructura de éstos y las cargas que contienen de nuevos y cada día más terribles explosivos, dedicados á destruir la protección de la cubierta de las naves y las cúpulas en que se encierran sus cañones, ahuyentan de la planicie de los barcos, aparejos, artefactos y obras huérfanas de protección en dicha superficie, que se ofrecerían de tal modo indefensas al poder de la moderna artillería.

La rapidez en el fuego, conquistada por descubrimientos asombrosos, que cada vez la hacen mayor, obligan á la aplicación de elementos que contrarresten aquella vertiginosa lluvia de proyectiles, amparando á los defensores de las naves y proveyéndolas de análogos medios de ataque para contestar en digna competencia y contrarrestar en parte la acción del adversario.

Los ingeniosos y hábiles recursos aplicados á la destrucción, constituyen hoy serio y muchas veces ignorado peligro, en forma de sutil aguja y oculta saeta que viene á perforar bajo las aguas el casco del coloso.

Las redes protectoras procuran impedir la acción funesta de aquellos solapados proyectiles.

Mucho ha fluctuado la opinión autorizada de los técnicos sobre la preferencia de unos ú otros de los tres principales tipos en que está resumida la clasificación de los buques de guerra, y mucho también se ha discutido sobre los que de ellos más aprovechamiento práctico y ventaja efectiva habrían de proporcionar.

Todos han ido sucesivamente mereciendo las simpatías cuando no arrastrando con verdadero apasionamiento á competentes tratadistas, y cada uno de aquellos distintos tipos de modernos barcos, ha sido puesto en moda temporalmente.

En esta clase de estudios es preciso tener en cuenta el considerable progreso que ha tenido la ciencia de la guerra en el combate naval, para no prescindir de todos los elementos que deben constituir una escuadra.

Continúa en debate la conveniencia ó no de los gruesos blindajes y si han de cubrir el casco ó solamente la línea de flotación; si se han de sacrificar todos los pesos disponibles á la velocidad, al radio de acción ó á la fuerza defensiva.

Sin embargo, en Inglaterra, Francia y algunas otras naciones se siguen construyendo acorazados. En el segundo de los mencionados países, y debido á las pruebas verificadas con los proyectiles cargados con melinita, parece se inclinan las ideas á volver al blindaje de los costados con un espesor medio, para que sirva de protección contra los proyectiles de la artillería de tiro rápido.

Ha habido una época, corta por fortuna, en que se ha considerado al crucero como tipo de barcos de guerra, fundándose en que con tales naves se combate y mata el comercio del enemigo y se arruina al adversario; en efecto, el *Alabama* burló la escuadra federal; el *Augusto* hace lo mismo con la francesa; y el *Huascar* combate contra el *Amethyst* y el *Ilo*. Estos casos concretos robustecen la opinión de los enemigos del verdadero buque de combate. Aún se extrema y extravía más esa opinión encaminándose con el torpedo y tomando por escudo la frase famosa: el microbio destruye al elefante.

(1) Tales ideas de manifiesta parcialidad no consiguen sino dar importancia en concreto y ensalzar el valor técnico de cada uno de esos tipos de buques de guerra; pero examinando la cuestión con juicio sereno é imparcial, hemos de convenir que todos son necesarios, todos tienen determinada aplicación y todos se complementan.

Si se quiere permanecer á la defensiva absoluta, atengámonos al crucero como buque para operar en alta mar, pero ¿es que, en una guerra marítima, no entra también como objetivo atacar á los puertos del adversario, y en particular sus arsenales y efectuar desembarcos que sólo una buena escuadra puede proteger? En hora buena, suprimamos el verdadero buque de combate pero, ¿lo suprimirá acaso el enemigo? Y por no suprimirlo ¿dejará de tener el crucero? Claro es que no; nosotros armaremos nuestros buques en corso, innumerables cruceros recorrerán los mares y

---

(1) Banús.

harán presas; el adversario hará lo mismo; por esta parte puede haber equilibrio. Pero si, además, el enemigo posee escuadras de combate, se presentará ante nuestros puertos, destruirá nuestros recursos marítimos, impondrá contribuciones, amagará desembarcos que paralizarán parte de nuestras fuerzas. En 1870, los alemanes tuvieron al principio de la campaña divisiones destinadas á defender las costas. Si la escuadra francesa se hubiese presentado más amenazadora y con tropas de desembarco, es indudable que hubiese paralizado más fuerzas enemigas. En 1882, los ingleses bombardearon la plaza de Alejandría, y, á pesar de los escasos elementos que contó la defensa, es opinión casi unánime que sin acorazados no hubieran podido llevarse á cabo las operaciones; ¿qué sucedería, pues, ante una plaza bien fortificada, artillada y defendida?

Por otra parte, la experiencia ha demostrado que el crucero por sí solo no tiene acción decisiva en la guerra marítima: el *Alabama*, por ejemplo, no impidió que la escuadra federal bloqueara los puertos confederados, forzara las embocaduras de los ríos, bombardeara las plazas marítimas y ayudara eficazmente á los ejércitos. El crucero y el corso serán medios de acción de gran valía para el débil, cuando quiere ejercer algunas represalias; pero nada más.

¿Será el torpedero el verdadero buque de combate? No vacilamos en negarlo rotundamente. Es verdaderamente peregrino pretender que con unos cuantos, ó unos muchos torpederos, pueda formarse una verdadera escuadra. Jamás el torpedero podrá constituir el buque propio para navegar en alta mar. No comprendemos como Mr. Charmes y el almirante Aube han podido dar á esta clase de embarcaciones un papel tan preponderante. El torpedero, más que un buque es una máquina; casi puede afirmarse que el casco en él es lo de menos. Se trata de tener embarcaciones de gran velocidad y poco desplazamiento: lo primero exige máquinas potentes, lo segundo pequeño tonelaje; la máquina potente arguye peso, el casco ha de compensar con su ligereza lo que pese aquélla; luego ha de ser débil, y es locura pretender que con estas condiciones resista un torpedero los embates de una mar embravecida. Su tripulación, malamente alojada, no podrá resistir largos viajes, el poco tonelaje le impide llevar grandes cantidades de combustible y, por consiguiente, no pueden marchar solos. A todo esto, hay que añadir que su poca elevación sobre el nivel del mar limita considerablemente el horizonte visual y hasta lo anula cuando el mar está movido, condición por cierto muy desfavorable para un ataque.

Las experiencias verificadas en Francia é Inglaterra han confirmado por completo estas apreciaciones, demostrando que el torpedero no era buque propio para la navegación en alta mar. En las experiencias inglesas se notaron frecuentes averías en las máquinas y calderas de los torpederos, y en las francesas se vió cuán difícil era manejar los torpederos hallándose el mar algo movido; es más, de las experiencias hechas en las islas Baleares se ha llegado á deducir que los torpederos, después de tener cuatro días las calderas encendidas, no pueden seguir á una escuadra que ande 11 millas, debido á los muchos cuidados que requieren aquéllas.

Claro es que si se aumenta el tonelaje de los torpederos, como hoy se está ya haciendo con el tipo de los llamados de mar, desaparecerán parte de estos inconvenientes, y todavía más si, substituyendo las actuales calderas por otras inexplosibles, se quita uno de los mayores peligros que á esta clase de embarcaciones amenazan. Pero así y todo, los torpederos, si han de conservar las principales propiedades que les caracterizan, como son presentar poco blanco y ser de poco coste, nunca podrán llegar á adquirir gran tonelaje y, por tanto, ni podrán llevar artillería de gran calibre, ni tampoco será posible darles suficiente protección contra los proyectiles.

¿Es el torpedero el buque propio para el ataque de las costas? Tampoco; los torpederos, que sólo pueden ir armados de piezas de pequeño calibre, en modo alguno podrán entablar un combate contra la artillería de costa; por otra parte, tampoco es este su cometido, porque el arma propia del torpedero no es el cañón, es el torpedo. Con sorpresa hemos leído en la *Revista de Marina* el siguiente párrafo: «Por otro lado, en la mar como en tierra se va abandonando el quijotesco sistema de atacar de frente baterías y puntos fortificados, y esto, á lo que no ha contribuído poco la perfección del armamento, imprime un nuevo aspecto á la guerra. Ya no se abren paralelas, ni se practican brechas, ni se intenta siquiera apagar los fuegos de baterías permanentes. Háse demostrado que es mejor disparar á mansalva y á distancia de 4.000 metros como lo hicieron los alemanes en Strasburgo, ó llamar al hambre como efectuaron en Metz y París; ciertos estamos que ningún almirante atacará en lo futuro puntos fortificados por sólo el placer de atacarlos ó apagar sus fuegos, y sólo en la precisión de forzar un paso para alcanzar un objetivo superior, expondrá sus buques momentáneamente, despreciando las baterías que queden intactas á retaguardia y que nunca podrán cerrar el paso á los modernos buques de vapor. Este es el único caso en que consideramos que un almirante, no ya

atacará sino afrontará las fortalezas permanentes, pues en todas las demás se limitará á disparar á mansalva y lo más lejos posible, sobre el blanco inmenso é inerrable que le ofrecen las poblaciones».

Prescindiendo de la inexactitud de la primera parte de este párrafo y de que habrá muchos más casos en que una escuadra tenga que batirse con los fuertes de costa, desde el momento en que se admite uno solo, hay que tener elementos para cuando se presente, y como quiera que ni el torpedero ni el crucero sirven para el caso, claro es que el acorazado es un elemento bajo este concepto indispensable.

¿Lo es también para obtener el dominio de los mares, frase que califica de vacía de sentido Mr. Charmes? Para contestar á esta pregunta, fijémonos en que en el mar como en tierra, para ser el amo hay que empezar por batir las fuerzas enemigas, y que, para que una escuadra destruya á otra, han de mediar uno ó varios combates navales. Ahora bien, el torpedero no es buque propio para las grandes travesías, ni para operar en alta mar, si no se halla el tiempo muy bonancible; el crucero carece de fuerza ofensiva, pues su casco es fácilmente atravesado: ¿cuál será, pues, el núcleo de una escuadra capaz de poder combatir por algún tiempo? Evidentemente, el acorazado. Y no se nos arguya con que el torpedero ha de matarle, que no se ejecuta esto tan fácilmente como se dice. Si un acorazado ha de combatir contra 20 torpederos, no diremos que su situación sea airosa; pero este no es el caso que se presenta, pues es lo mismo que si en tierra se pretendiera la lucha de unas cuantas baterías contra unos cuantos batallones. Por otra parte no puede admitirse de un modo absoluto que el acorazado, atacado por el torpedero, esté perdido. En primer lugar, los torpedos que hoy día generalmente se emplean son los Whitthead, lanzados por medio de tubos; son, pues, verdaderos proyectiles, y sabido es que no siempre dan en el blanco, tanto más, si se tiene en cuenta la dificultad de ver desde el torpedero, dado su poco horizonte, la movilidad del buque, y muchas veces, si el mar no está tranquilo, la dificultad de lanzar el proyectil. Además, el estado moral y material de la tripulación de un torpedero agitado por el movimiento de las olas, no siempre será el más á propósito para lanzar bien el torpedo, y más aún si á este estado se agregan los temores no infundados de la explosión de la caldera. Es más, suponiendo que el buque sea herido, no quiere esto decir que esté perdido irremisiblemente, como no es hombre muerto todo el que recibe un proyectil. Hay, pues, que tener en cuenta todas estas

consideraciones para reducir á su verdadero valor el peligro que amenaza á los acorazados que combaten contra torpederos. (1)

Mucho han perdido los torpederos y siluros, quedando en su mayor parte consagrados á la defensa de las costas.

El aparato Schwart y Kopt, inventado en 1894, y aplicado á la dirección de los torpedos para realizar su marcha entre las aguas, se ha perfeccionado posteriormente, habiéndose conseguido en las experiencias llevadas á cabo en Kiel (Alemania), lanzar torpedos provistos de dicho regulador á distancias de 1.000 á 1.400 metros sin desviación apreciable.

Hay que dotar á los barcos de guerra, de fuegos de *caza y retirada*.

Los cañones de través son de gran eficacia.

Los fuegos de andanada convergentes á cortas distancias son los más aplicables.

La doble hélice de hoy permite el más fácil manejo; pero se conservan las mismas evoluciones y los mismos métodos porque aún representan lo más fácil dentro de lo más conveniente.

Las evoluciones han de ejecutarse con suma rapidez.

Se ha substituído la *línea de fila*, única recomendada durante muchos años, por la *línea de frente*, generalmente compacta.

Los órdenes de grupo dan mayor sencillez á las operaciones; todos estos órdenes en triángulo isósceles.

En las evoluciones oblicuas, si bien hay que disminuir la velocidad, son claras y mejor que las rectangulares usadas en Inglaterra.

Uno de los problemas que actualmente preocupan, es el de abastecer de carbón en alta mar á los grandes acorazados y cruceros, los cuales, una vez consumido su combustible y perdida por lo tanto su velocidad, quedarían inútiles para seguir combatiendo, á no encontrar algún medio de reponerlo en el acto.

Comprendiendo también que la cuestión de tiempo, para tal operación, es de interés primordial, se han verificado algunos ensayos (2), que consistieron en cargar con la mayor rapidez posible una cantidad determinada.

Como la operación presentaba menores dificultades en un puerto que en alta mar, se ha llevado á efecto andando algunos barcos cargados con el carbón que se destinaba á los buques de guerra, alcanzándose el re-

---

(1) Banús.

(2) Portsmouth, 1898.

sultado de cargar en una hora 116 toneladas como máximum y 108 como mínimum.

Para los barcos en marcha se ensaya actualmente un aparato vigía, sistema Orechioni, utilísimo sobre todo para grandes velocidades (1).

El vigía se compone de un torpedo, tipo Withehead, de muy pequeñas dimensiones, que contiene un avisador de choques, un motor eléctrico y un regulador de inmersiones.

El vigía eléctrico submarino avisa todo riesgo al oficial de cuarto, con tiempo suficiente para prevenirse contra el peligro de choque, sea con banco ó cuerpo flotante.

De tal modo, un buque dotado del aparato para marcar la dirección de los sonidos en alta mar, del vigía submarino y de farolas eléctricas de aviso, parece un ser dotado de sentidos: ve, oye, palpa y hasta con sus poderosas sirenas habla.

La artillería de tiro rápido se ha generalizado. Ya no constituye la primitiva defensa contra los torpederos, sino que ha de tomar parte importante en los combates navales.

La parte no acorazada queda expuesta á aquel fuego y calibres medios cargados con melinita y otros explosivos análogos, cuyos efectos serán más decisivos que los producidos por artillería de grueso calibre.

El progreso de la fabricación de las planchas, en su resistencia y en la reducción del peso de las torres y casamatas para la artillería, han permitido blindar las flotaciones, y al aparecer el cañón de tiro rápido con sus asombrosos estragos, reaparecen otra vez los blindajes completos en todo el costado, sin perjuicio de atender á la protección de la cubierta, si bien no en la forma de concha de tortuga de enorme peso y dedicada exclusivamente al amparo de la gruesa artillería, dejando todo el buque, y por tanto, sus tripulantes, abandonados al efecto desastroso del cañón de tiro rápido.

El afán de aumentar el peso ha hecho retroceder desde 110 toneladas á 60 ú 80 como máximum. Para el manejo de las piezas produce complicación y á veces entorpecimiento, consiguiendo hacer expuesto el servicio tanta máquina hidráulica, auxiliar de la carga, que ha de proveer separadamente de proyectiles, ó de lo contrario habrá la natural confusión al tomar de una plataforma del ascensor los proyectiles, cuando no sean de

---

(1) Tolón, 1898.

un solo calibre los que aquélla conduzca. Además, una interrupción en el juego de esos elevadores, puede interceptar el servicio ó dificultar la maniobra y operaciones de los tripulantes. Esta aplicación puede utilizarse procurando que sea especial, en lo posible, el servicio de cada pieza de aquellas que exclusivamente lo necesitan.

El artillado varía mucho, empleándose distintos calibres; la tendencia, como queda dicho, es la de reducir el peso hasta donde sea compatible con los medios de ataque.

Se emplean de 30, 25, 20 y 15 centímetros, y de menores calibres; ametralladoras Maxim, las más aceptadas; cañones *Hotchkiss*, Hontoria, Canet y otros muchos que sería largo enumerar.

Recientemente (1) ha empezado á usarse en Alemania para la dotación de cruceros, un nuevo cañón de tiro rápido de 21 centímetros.

Otro nuevo cañón automático «Maxim», de tiro rápido, para buques y costas, ha alcanzado una rapidez en el fuego mayor del doble que en ninguna otra arma de su clase; se dispara automáticamente, para lo cual basta tan sólo oprimir el fiador.

Como muestra de la artillería de un buen buque moderno, puede citarse la del crucero acorazado *General San Martín*, construído por cuenta de la República Argentina en la casa Orlando, de Liorna, y entregado ya al gobierno de la República (2).

El armamento de este buque se compone de 4 cañones de 204 milímetros, 10 de 152, 6 de 126, 12 de 57, 10 Maxim Nordenfelt de 37; total 42 piezas, todas de tiro rápido.

Haciendo caso omiso de que estas piezas constituyen, sea por su sistema de construcción, en cinta, sea por los obturadores de movimiento único y afuste del pedestal, una verdadera novedad en Spezia, su sistema es tal que, según opinión de hombres técnicos esclarecidos, el *San Martín* es un crucero de primer orden y de valor militar indiscutible.

En efecto, gracias á acertadas modificaciones introducidas en el casco, las piezas extremas de 152 milímetros pueden disparar según el eje del buque, sea en caza máxima, sea en máxima retirada, y esto pueden hacerlo también las piezas de 126 milímetros.

Además, como el *San Martín* tiene sus anclas Martín alojadas en se-

---

(1) Marzo 1898.

(2) Mayo 1898.

parados varaderos, queda su campo completamente libre de las piezas de 204 milímetros por unos 274°.

En una palabra, el *San Martín* puede disparar 16 piezas por la proa, 16 por la popa y 22 por el través, todas, como dijimos, de tiro rápido.

Estas pruebas tuvieron lugar disparándose tres tiros por cada pieza, con carga cordita, ensayándose los ángulos de tiro en caza máxima y máxima retira y con las máximas elevaciones y depresiones. Se disparó además una andanada de ocho piezas por medio de la electricidad.

En todas estas pruebas ni el buque ni sus instalaciones interiores sufrieron el más mínimo derperfecto.

Particularmente las descargas con 90° de proa y popa, que se temía pudieran ocasionar algún daño al casco ó á los alojamientos de popa, resultaron muy inofensivas para éstos.

Son de producción nacional los cañones construídos por la casa Armstrong, en Puzoles (Nápoles).

El servicio de municionamiento de las piezas ha sido estudiado, como se comprende fácilmente, con la atención que exige tan importante armamento y la rapidez del tiro.

Hay, en efecto, 16 ascensores de noria que accionan todos por la electricidad y á mano.

Cada calibre de cañón, desde 204 milímetros hasta 37, tienen sus ascensores propios é independientes, de manera que no hay peligro ninguno de que en el momento de funcionar se mezclen ó confundan las municiones de distintos calibres, como suele suceder, por ejemplo, cuando un ascensor único sirve para todas ellas.

Esta ventaja, que asegura la rapidez del tiro en las varias baterías del *General San Martín*, aumenta su valor como buque de combate.

Los motores eléctricos para estos ascensores fueron construídos en los talleres de Savigliano (Turín), como asimismo los motores para las torres.

Estos últimos pueden desarrollar dos velocidades, una grande y otra pequeña, y ser parados instantáneamente, de manera que sea fácil ejecutar la mira con ambos.

Dados á la ligera estos detalles del armamento verdaderamente excelentísimo del *San Martín*, sólo resta decir algo de su velocidad, factor importante que le da también condiciones envidiables.

En efecto, habiendo salido este crucero del golfo de Spezia para efectuar una prueba preliminar á tiraje natural, dió en seguida resultados tan

buenos, que pudo ejecutar inmediatamente la prueba oficial, navegando durante seis horas consecutivas con una velocidad de 18'06 millas y un máximum, alcanzando varias veces, 18'45 millas, á pesar de mar picada y viento fresco.

El artillado moderno ya no guarda la distribución que en tiempos se empleó para los buques de guerra, la antigua batería principal está hoy dedicada á los cañones de tiro rápido.

En tal forma se han reformado las antiguas reliquias de la armada española, la *Vitoria* y la *Numancia*.

Llevan sus seis cañones más potentes (Hontoria de 16 centímetros), en cuatro reductos, uno en caza, otro de través y dos en retirada. Las piezas de pequeño calibre montadas en la cubierta y en las cofas militares completan el sistema del artillado. De éstas cuentan dichos buques, ocho *canet* de tiro rápido y de 14 centímetros y 10 de calibres menores. Cuentan además con dos tubos lanza torpedos.

La coraza de 14 centímetros que protege los costados de la *Vitoria* y la *Numancia*, es análoga en eficacia á las modernas defensas de los cruceros acorazados del día, y tiende como aquéllos á impedir los efectos destructores de los cañones de tiro rápido, ya que contra los disparos de los monstruos de 40 centímetros de calibre pocos cruceros se blindan, tanto más, cuanto que los papeles de estas dos clases de artillería han cambiado de lugar en importancia, según las modernas opiniones navales.

No tan sólo debe aprovecharse el material antiguo para transformarle en material utilizable apropiado á las necesidades que exige la marina de guerra con el actual progreso, sino también puede y debe ser aprovechado el de la marina mercante para reformar, nutrir y servir de reserva y segunda línea por decirlo así, á las fuerzas navales de una nación. En tal concepto, deben ser utilizados los barcos de mejores condiciones que las compañías navieras tienen para la explotación, constituyendo grandes y productoras empresas, y esos buques, generalmente de mucho andar, de excelentes condiciones marineras, son susceptibles de modificaciones que los conviertan en cruceros auxiliares, en barcos de guerra supletorios á los que forman la armada militar, y hasta la marina, valiéndose de los recursos que ofrecen las leyes, puede establecer una verdadera requisa de tales barcos y ordenar queden á disposición del Estado para utilizarlos en servicio de la patria.

El hecho de superar la escuadra inglesa en la India á las de Francia

y Rusia combinadas en más de 25.000 toneladas, ha determinado al emperador á decretar la concesión de 90 millones de rublos para la adquisición de barcos de guerra.

Austria, á pesar de sus escasas costas, cuenta con algunos acorazados y ha botado al agua el año 97, un nuevo torpedero; hoy posee nueve de los primeros, quince de los segundos y algunos más de distintas clases, en su mayoría de construcción antigua, pero convenientemente reformados.

En el expresado año de 1897, han sido botados al agua, en España, un acorazado, dos cruceros y tres destructores de torpederos; en los Estados Unidos, tres cruceros; en el Brasil, un monitor de 5.000 toneladas; en la República Argentina, un buque escuela de 2.500; en Chile, un crucero acorazado de 8.500; en los Países Bajos, un crucero de 4.000; en Noruega, dos acorazados de 3.400; en Francia, un crucero acorazado de 8.300, dos buques de 2.400 y otros dos de 900 y 1.300 respectivamente.

La China ha botado al agua en dicho año, un crucero de 1.000 toneladas, otro de 3.000 y otro de 4.300.

El Japón, un crucero de 4.200, con el cual completa 25 buques de dicho orden, si bien de distintos tonelajes, y posee además cuatro grandes acorazados y 29 torpederos.

Italia también ha terminado en la citada fecha, dos acorazados de 6.840 toneladas y dos acorazados de 9.800, con lo cual posee 16 grandes buques de combate, 17 cruceros, 15 avisos torpederos y 105 torpederos.

Inglaterra ha lanzado al agua en ese mismo año, cuatro buques de 11.000 toneladas, uno de 5.800, cinco de 2.200 y trece destructores de torpederos, con lo cual reúne en su flota militar, 55 acorazados de todas clases, 103 cruceros, 87 destroyers, 33 cazatorpederos 180 torpederos y más de 50 buques de distinta clasificación.

Rusia ha botado al agua últimamente, siete destructores de torpederos, contando en su flota 18 grandes acorazados, 15 cruceros protegidos, 4 cañoneros, 22 destroyers y 45 torpederos.

Alemania posee grandes y hermosos acorazados de distinto tipo; recientemente ha botado al agua dos acorazados de 11.200 y 10.700 toneladas y tres cruceros de 5.700, haciendo un total de 30 buques de esta clase y más de 100 torpederos.

Rusia, después de adquirir el crucero *Socltana*, construído en el Havre por la sociedad del Mediterráneo, ha encargado á la industria nacional la construcción de varios torpederos, un crucero protegido del tipo *Ossla-*

bia de 12.670 toneladas, y dos acorazados, uno de 8.800 toneladas, análogo al *Rostislan*, y otro de 12.480, del tipo *Tri Sviatitelia*.

Si bien Rusia alcanzará una poderosa flota en tiempo relativamente corto, más rápidamente ha de prosperar la del Japón, cuyo país contará en breve con un considerable número de buques de combate de primer orden.

El nuevo crucero *Akasi*, construido en el arsenal de Yosuka, desplaza 2.800 toneladas, y su artillería consiste en dos piezas de 15 y seis de 12 centímetros, doce de 45 milímetros de tiro rápido y dos tubos lanza torpedos; sus máquinas desarrollan 8.000 caballos de fuerza, y se calcula su coste en 155.000 libras.

El acorazado construido en Elswick, botado al agua recientemente, de 9.750 toneladas de desplazamiento, excede á 21 millas de andar, con un radio de acción de 10.000 y capacidad en sus carboneras para 1.400 toneladas de carbón. Monta cuatro cañones Armstrong en barbetas acorazadas y 14 de tiro rápido; 10 de éstos en casamatas con blindaje de 15'2 centímetros y cuatro de ellos protegidos. El blindaje de los costados es de acero Harveysed de 17'7 centímetros, y los mamparos transversales, del mismo material y espesor de las casamatas.

Italia persiste en la construcción de grandes barcos de guerra; y de los tres de que actualmente se ocupan los astilleros de Spezzia, Castellamóre y Venecia, se puede decir son de lo más excelente según los proyectos. Dichos buques serán cruceros de primera clase que participarán de las cualidades de cruceros y acorazados, con un desplazamiento de 13.000 toneladas y un andar de veinte millas. En su artillado han de emplearse cañones de nuevo modelo, de treinta y medio centímetros de calibre.

Las dimensiones del nuevo crucero portugués *D. Carlos I*, botado recientemente al agua en Elswick, son las que siguen: desplazamiento, 4.100 toneladas; eslora, 109<sup>m</sup>,72; manga, 14<sup>m</sup>,32; y calado, 5<sup>m</sup>,18. Su armamento consiste en cuatro cañones de 15 centímetros y ocho de 11, todos de tiro rápido, cuatro ametralladoras, y cinco tubos lanza torpedos, tres de ellos sumergidos.

El blindaje de la cubierta protectora es en su parte inclinada de 101 milímetros de espesor, y la velocidad obtenida en las pruebas es de 20 á 22 millas por hora. La capacidad de carboneras es de 1.000 toneladas, y su radio de acción de 10.000 millas, con velocidad moderada.

Las dimensiones del nuevo crucero acorazado francés *Montcalm*, que

se construye en la «Forges et chantiers de la Méditerranée», son las siguientes: eslora, 138 metros; manga, 19<sup>m</sup>,40; puntal, 13<sup>m</sup>,25; desplazamiento, 9.515 toneladas.

El espesor de la coraza, en la línea de flotación, es de 150 milímetros.

Su armamento consistirá en dos piezas de 194 milímetros y otras dos de 164 de tiro rápido; cuatro de 100 milímetros, también de tiro rápido; diez y seis de 47, seis de 37 y dos tubos lanza torpedos.

Inglaterra ha botado al agua en los astilleros de la Fairfield Shipbuilding and Engineering Company de Govan, el crucero de segunda clase *Hermes*. Sus dimensiones son: eslora, 94<sup>m</sup>,68; manga, 16,45, y calado, 6,40. Desplaza 5.650 toneladas.

Hállase protegido por una cubierta que, así como el casco, es de acero, y la cual se extiende de proa á popa, llevando debajo las máquinas, paños les de municiones y demás almacenes.

Se armará con once cañones de 15 centímetros, 8 de 12 libras y tiro rápido, y 6 ametralladoras.

Sus máquinas serán dos de triple expansión, colocadas en departamentos separados; y el vapor lo producirán ocho calderas Belleville, en condiciones de trabajar con una presión de 300 libras por pulgada cuadrada.

La velocidad proyectada es de 20 millas, con una fuerza de 10.000 caballos, y su tripulación será de 500 hombres, incluyendo los oficiales.

El 22 del actual se botó al agua en Clydebank el crucero *Ariadne*, construido por la Shipbuilding and Engineering Company.

Es un buquesemejante al *Europa*, que mide 175<sup>m</sup>,73 de eslora, 21<sup>m</sup>,03 de manga y desplaza 11.000 toneladas. Lleva máquinas que desarrollan una fuerza de 16.500 caballos y 20,75 millas de andar.

Su armamento consiste en cuatro cañones de 152 milímetros de tiro rápido, protegidos; otros doce del mismo calibre, en casamatas acorazadas de acero Harveysed; catorce de 12 libras; un gran número de pequeños cañones y ametralladoras y dos tubos sumergidos lanza torpedos.

En los astilleros particulares de Inglaterra han sido terminados los siguientes barcos de guerra:

Para el Japón ocho, entre acorazados de 1.<sup>a</sup> y cruceros, y ocho *destroyers*; para Noruega, un guardacosta; dos para Chile; dos para China; uno para el Brasil; un crucero para Portugal; cuatro torpederos para Austria, y un *destroyers* para Alemania.

Los acorazados de 11.500 toneladas *Kearsarge* y *Kentucky*, reciente-

mente botados al agua en Newport, miden 112 metros de eslora, 22 de manga y 7 próximamente de calado máximo. Su velocidad proyectada es de 16 millas, con 11.000 caballos de fuerza.

Lo característico en estos buques es el sistema de torres superpuestas.

Su armamento consistirá en cuatro cañones de 32 centímetros, colocados cada dos en una torre. Encima de éstas se hallan otras más pequeñas y en las que han de montarse dos cañones de 20 centímetros. Llevará además catorce cañones de 12 centímetros, cuatro ametralladoras y cinco tubos lanza torpedos.

\*  
\* \*  
\*

Nada hay más difícil, decía el almirante Saint-Bon á la Cámara italiana, que formular un plan orgánico (de la Marina); esto tiene alguna semejanza con la determinación de la unidad de valor de los economistas.

Lo primero que debe preguntarse el encargado de reorganizar nuestra Marina, es el papel que debe desempeñar en una guerra. El desarrollo de nuestras costas, la importancia de nuestras colonias, el valor de nuestra marina mercante, parecen exigir en toda guerra naval que emprendamos, ó nos veamos obligados á sostener, una ofensiva energética; pero por desgracia, nuestros recursos nos vedan este procedimiento y nos obligan á más modestas aspiraciones. Examinemos el valor de estos tres objetivos: defensa de nuestras costas, relaciones con nuestras colonias, protección de nuestro comercio.

Lo primero es ineludible; dejar las costas indefensas, equivale á tener constantemente amenazados y quizá perdidos nuestros arsenales, á permitir que el enemigo imponga fuertes contribuciones á nuestras plazas marítimas, á perder la esperanza de impedir desembarcos más ó menos amenazadores, á consentir el bloqueo y por tanto inmensos perjuicios al comercio, que ni aun podrá recurrir al cabotaje; finalmente, á distraer para la defensa del litoral multitud de fuerzas del ejército, que á más de no poder reemplazar á la escuadra, quizá produjeran en otro teatro de operaciones efectos decisivos. No hay, pues, que pensar siquiera un momento en dejar abandonadas nuestras costas en caso de guerra.

Las colonias necesitan indudablemente comunicar con la madre patria, no sólo para que ésta envíe refuerzos materiales, si que también para que haga sentir su acción moral, para que los defensores de aquéllas no se crean abandonados por su propio país. Esta necesidad es aún mayor cuan-

do se trata de colonias en que existen, por lo menos latentes, síntomas de rebelión, y cuando no se pueda contar con la fidelidad del elemento indígena. En este caso, si pasan días y días sin recibirse nuevas de la metrópoli, si el pabellón nacional no aparece con frecuencia dando noticias de la madre patria, las guarniciones, rodeadas de elementos hostiles, irán gastando su enegía, y si nuevos elementos no la reaniman, creyéndose quizá abandonadas, la defensa se irá debilitando y acabará por ceder. Pero en la guerra hay que prever todas las contingencias, y como fuera muy posible que en el caso de luchar con una nación marítima poderosa, no hubiera medios de comunicar, por lo menos en mucho tiempo, con las colonias, es preciso, ineludible en nuestro concepto, dotar á cada colonia de escuadra propia, de elementos que puedan defender sus costas y aun intentar ponerse en comunicación con los de la Península. Por otra parte, la defensa de las costas coloniales es tan importante como el de las peninsulares y, si se quiere, más. Un desembarco en una colonia deseosa de autonomía puede ser un punto de apoyo para los indígenas; y este desembarco sólo podría impedirse por medio de buques encargados de vigilar el litoral. Si las colonias poseen suficiente escuadra para impedir los desembarcos, bombardeos y, en general, todos los ataques que el enemigo pueda intentar, se hallará en muy buenas condiciones para sostenerse por mucho tiempo, aun cuando no comunique con la metrópoli, y si aquella se hallara verdaderamente unida á ésta, pudiera prescindirse de dichas comunicaciones.

En cuanto al tercer cometido de la Marina, dudamos que pueda desempeñarlo, no la nuestra, sino ninguna otra, ni la más poderosa. Cuanto mayor sea el comercio de una nación, cuanto más desarrollo tenga la marina mercante, mayores dificultades habrá para protegerla por medio de la de guerra, ocupada en defender las costas, conducir convoyes, atacar al contrario y destruir sus recursos navales militares. En nuestro concepto, la marina mercante sólo podría protegerse por convenios internacionales, á los cuales no es de creer que se sujeten las naciones marítimas, pues saben que los daños causados al comercio son uno de los medios propios para obligar al enemigo á pedir la paz, ó lo que creemos más factible, ya por medio del corso establecido á favor de patentes convenientemente expedidas, ó en forma de escuadra voluntaria creada por la misma marina mercante, adoptando los procedimientos sancionados en Rusia en 30 de mayo de 1878, relativos á la creación de una milicia voluntaria.

De lo expuesto resulta, que el principal cometido de nuestra marina de guerra, debe ser la defensa de las costas de la metrópoli y de las colonias, procurando además aprovechar cuantas ocasiones se le presenten para establecer relaciones entre éstas y aquélla.

Esta última condición nos pone en el caso de no poder prescindir de los buques de combate, que algunos no creen convenientes por su elevadísimo precio. Pero aun cuando esto es cierto, aun cuando por lo que cueste un acorazado puedan construirse varios cruceros propios para largas navegaciones, no nos parece que pueda prescindirse de aquel importante elementó. No hay que comparar, para deducir su insuficiencia, el caso de que una fragata acorazada sola se vea atacada por varios cruceros y torpederos, sino que es preciso examinar lo que le sucedería á una escuadra de cruceros y torpederos, atacada por otra que á más de estos elementos contara con fragatas acorazadas. En este caso, que sería el que más lógicamente se presentaría, la superioridad no estaría por cierto en favor de la primera; pues al fin y al cabo los cruceros no están en condiciones de luchar contra los buques de combate, cuyos elementos ofensivos y defensivos son muy superiores á los de aquéllos, que aun cuando fueran más maniobreros, no siempre podrían compensar en el combate con esta condición las demás de que carecen. Pero aun prescindiendo de la necesidad de aventurar nuestra escuadra en alta mar para establecer relaciones con las colonias, la defensa de las costas exigiría buques de combate de gran potencia; porque siendo la escuadra el elemento que más estorbo causara al enemigo que amenace el litoral, tratará de destruirla y no será difícil que, por más que aquélla procurare evitarlo, haya un combate naval en que los citados buques serán indispensables. Además, en mar, como en tierra, la defensiva absoluta es inadmisibile, la defensa debe ser ofensiva, y para ello es preciso tener elementos capaces de hacer enérgicas salidas y aun excursiones hasta el litoral enemigo, si se halla próximo, como lo están por ejemplo las costas francesas. Finalmente, como los cruceros no pueden servir para empeñar un combate contra los fuertes de tierra, habría que renunciar por completo á esta operación si la escuadra careciera de buques de mayor potencia, y aun cuando hoy no podemos pensar en la ofensiva, tampoco nos parece cuerdo renunciar á ella por completo; tanto más cuanto pudiéramos hallarnos en guerra, como ya otras veces ha acontecido, con alguno de los pequeños estados de la América, y fuera altamente vergonzoso para una potencia que posee en aquellas regiones tan ricas

joyas, carecer de buques capaces de batirse con buen éxito contra las fortificaciones de tierra de nuestros enemigos. Si á todas estas consideraciones se agrega la de que un crucero pueda crearse recurriendo á la marina mercante, y un acorazado no, se comprenderá que nuestra Marina no debe prescindir de estos elementos que forman parte integrante de las demás escuadras europeas.

(1) El Gobierno pudiera destinar alguna cantidad para subvenciones á los armadores de los buques mercantes, construídos de modo que pudieran servir de transportes unos, otros de cruceros. Aquéllos deberían cumplir con las condiciones siguientes: 1.º, capacidad suficiente para el transporte completo de unidades constituídas, batallones ó regimientos, escuadrones ó baterías; 2.º, velocidad suficiente para no entorpecer á los buques de la escuadra encargados de la escolta de convoyes; 3.º, disposición conveniente para transportes especiales como lo son el ganado, el material de artillería y los heridos. Los buques cruceros deberían tener las siguientes condiciones; 1.º, velocidad no inferior á 16 millas; 2.º, carboneras de gran capacidad y dispuestas de modo que la máquina quedara completamente protegida; 3.º, puente suficientemente reforzado para admitir algunas piezas de calibre medio. Tanto los transportes como los cruceros deberían ser de casco de hierro ó acero, dividido en compartimientos. De este modo la Marina de guerra tendría una reserva de material que sólo costaría las subvenciones que el Gobierno destinara al fomento de la marina mercante, y cuyo entretenimiento en nada gravaría el presupuesto. Para las naciones de pocos recursos y de grande extensión de costas, este sistema habría de dar por fuerza muy buenos resultados, y creemos que debería constituir el complemento de todo plan de nuestra organización, formándose tres escuadras.

*Escuadra del Mediterráneo.*—La importancia de ésta es grandísima; pues á más de vigilar las costas de la Península, debe guardar las Baleares y los presidios de Africa, y en caso necesario establecer comunicaciones con las islas Filipinas. Esta escuadra podría tener dos divisiones, cuyos centros fueran Mahón y Cartagena. Cada división, 2 acorazados, 2 cruceros de 1.ª clase, 4 torpederos de 2.ª para la exclusiva defensa de las costas, 3 cruceros de 2.ª clase, 3 torpederos de 1.ª, 4 embarcaciones de pequeño calado, para defensas locales.

---

(1) Banús.

*Escuadra del Atlántico.*—Esta, además de defender los tramos de costa comprendidos entre el Estrecho de Gibraltar y la desembocadura del Guadiana, y desde la desembocadura del Miño hasta la frontera francesa, concurriría con la escuadra del Mediterráneo á la defensa del Estrecho; extendería su acción á las islas Canarias y estaría encargada de mantener las relaciones con Cuba y Puerto Rico. Debería tener próximamente igual composición que la anterior, y por centros de sus divisiones Cádiz y el Ferrol.

*Escuadra de las Antillas.*—Su objeto sería defender estas posesiones, y combinada con la del Atlántico, conservar la comunicación con la Península. Como hay que prever una guerra con la Gran Bretaña, y por tanto la incomunicación de la escuadra del Atlántico con la del Mediterráneo, por no poder dominar el Estrecho, no contamos esta última para la defensa de las Antillas. La composición de esta escuadra debería ser la siguiente: 2 acorazados, 2 cruceros de 1.<sup>a</sup>, 6 de 2.<sup>a</sup>, 6 torpederos de 1.<sup>a</sup>, 4 de 2.<sup>a</sup> y 12 embarcaciones para la defensa de los innumerables cayos que en las Antillas existen.

*Escuadra de Filipinas.*—Esta tendría por exclusivo objeto la custodia de aquel Archipiélago; se debería componer de 1 acorazado, 2 cruceros de 1.<sup>a</sup>, 4 de 2.<sup>a</sup>, 4 torpederos de 1.<sup>a</sup>, 2 de 2.<sup>a</sup> y 8 embarcaciones para la defensa local.

Resumiendo: resulta que el número total de buques sería el siguiente:

	Acorazados.....	Cruceros de 1. <sup>a</sup> .....	Cruceros de 2. <sup>a</sup> .....	Torpederos de 1. <sup>a</sup> (1). ..	Torpederos de 2. <sup>a</sup> .....	Para la defensa local
Escuadra del Mediterráneo.....	4	4	6	6	8	8
Idem del Atlántico.....	4	4	6	6	8	8
Idem de las Antillas.....	2	2	6	6	4	12
Idem de Filipinas.....	1	2	4	4	2	8
TOTAL.....	11	12	22	22	22	36

El valor de estos buques sería próximamente el que á continuación se expresa:

(1) Cuando sea inminente una guerra convendría aumentar cuanto se pueda el número de estas embarcaciones.

	Número de buques	Importe de uno	TOTAL
Acorazados.....	11	11.000.000	121.000.000
Cruceros de 1. <sup>a</sup> .....	12	5.000.000	60.000.000
Cruceros de 2. <sup>a</sup> .....	22	3 000.000	66.000.000
Torpederos de 1. <sup>a</sup> .....	22	250.000	5.500.000
Torpederos de 2. <sup>a</sup> .....	22	150.000	3.300.000
Buques para defensa local. . . . .	36	1.000.000	36.000.000
<b>TOTAL GENERAL.....</b>	<b>125</b>	<b>20.300.000</b>	<b>291.300.000</b>

(1) Esto sólo indica la necesidad de pensar con tiempo en la organización de una buena escuadra, y adviértase que nos hemos atendido á lo más indispensable. Aun evaluando en 80.000.000, como lo hace el Sr. Ardois, el valor del material que pudiera venderse, resulta un gasto de 211.800.000, lo que quiere decir que gastando 10.000.000 anuales, se tardaría en la construcción del material expresado, más de veinte años.

En tiempo de paz no sería necesario mantener tripuladas todas estas embarcaciones. En nuestro concepto, las únicas que es conveniente que se hallen siempre sirviendo, son el mayor número posible de acorazados y los cruceros de 1.<sup>a</sup> Aquéllas porque, como su manejo es difícil, requieren personal ejercitado y que conozca las condiciones del buque que en guerra debe manejar. Las otras porque servirán para representar nuestro pabellón en países lejanos, y para viajes que ejerciten á nuestros marinos. En tiempo de guerra se echará mano, como ya hemos dicho, del material mercante que tenga condiciones adecuadas.

En cuanto al personal, el cuerpo de maquinistas constituye uno de los primordiales elementos de la marina de este siglo, y quizás debido á su relativa reciente creación no ha conquistado aún el puesto que merece y á que tiene derecho por su verdadera importancia, conocimientos y rudo y valioso trabajo á bordo de las naves. Que esté supeditado dicho cuerpo al

---

(1) Los estados que preceden, así como el razonamiento que sigue, obra del Sr. Bannús, indica cuán acertado era su hermoso proyecto de hace diez y seis años, y cuánto hubiéramos ganado al realizarlo.

de la Armada no se duda un instante, porque alguien debe tener la dirección única; pero exijase preparación suficiente y requisitos de ingreso en el cuerpo de maquinistas á los que desempeñen dichos cargos, y con el carácter de ingenieros mecánicos que deben poseer para el manejo de las modernas fortalezas flotantes, estarán en condiciones por su ilustración y prestigio de ser dignos representantes de ese cuerpo.

Los oficiales de la Armada harto tienen en que ocuparse con el conocimiento general de las asignaturas propias de un buen piloto, de derrota y de altura, y con los estudios concernientes á su difícil misión, exclusivamente en cuanto á la ciencia de navegar, é independiente del otro orden de conocimientos, que no deben ignorar con menos competencia, referentes á la ciencia de la guerra, que, cual en el Ejército, abrazan tantas y complicadas ramas, entre ellas, como preferente, la ordenanza y las tácticas, aparte del estudio de los códigos, de las leyes substantivas y adjetivas del derecho penal, sin olvidar para los primeros los preceptos del derecho internacional marítimo.

Claro es que el pilotaje, la artillería y la maquinaria son las tres ramas de conocimientos que han de preponderar á bordo de un buque de guerra; pero es preciso tener en cuenta que el que posee el primero de estas tres ramas lleva aparejada á su misión y á su empleo el carácter esencial y fundamentalmente militar. A él deben obediencia los demás; él es el gobernador de la fortaleza que sobre el mar flota y él es responsable del orden, la disciplina y la marcha del barco.

Para evitar rozamientos, diferencias y disensiones que se aumentan con la vida tan íntima y el obligado trato constante que hay que mantener á bordo, conviene que el jefe de la Armada sea de superior categoría á la de los demás jefes de Artillería, maquinaria, Administración y Sanidad, y que cada uno de éstos comunique las órdenes de dicho jefe á los individuos de sus respectivos cuerpos, que obedecerán recibíéndolas de sus jefes naturales.

El oficial de la Armada no puede ser á la vez jefe militar, piloto, artillero, administrativo, médico y maquinista; luego ha de haber necesariamente un deslinde tal de atribuciones en que todos estén bajo la dirección y gobierno de uno; pero no así en el dicho, sino en absoluto, tal como el principio militar lo exige. Y si de la multiplicidad de cargos pasamos á la simplificación y determinado carácter de cada uno, esto nos obligaría á que un jefe exclusivamente militar tuviera á sus órdenes un

cuerpo de pilotos, otro de artilleros, otro de administración y otro de maquinistas; sin olvidar los ingenieros cuando fuere preciso, y los médicos y capellanes siempre.

Para obviar tales dificultades podía existir un colegio general de estudios navales, del cual salieran los oficiales con los conocimientos de base de su principal misión á academias de ingenieros mecánicos, ingenieros constructores navales y artillería de la Armada, toda vez que la administración, la sanidad y el clero constituyen verdaderos cuerpos especiales y pueden estar en absoluto á las órdenes de los jefes de los barcos, sin que su carácter político-militar ni su misión, que no es activa como combatientes, puedan alterar en nada el orden de la marcha del barco y de las funciones de guerra.

El cuerpo de ingenieros de la Armada tampoco nos parece completamente necesario, tal y como hoy existe, y mucho menos si se atiende á que en mucho tiempo el extranjero nos surtirá de material, y por tanto, que aun admitiendo que empezara la reforma de nuestra Marina, poco sería el que se construyera en nuestro país. Por lo regular, los buques, tal y como salen de manos de los ingenieros navales, no suelen satisfacer á los marinos, que exigen siempre pocas ó muchas modificaciones, y por otra parte, mientras el cuerpo general de la Armada vea en el de ingenieros navales un elemento que forme cuerpo aparte, no es fácil que contribuya á su desarrollo y á darle la importancia que se merece. El número de ingenieros navales será siempre en nuestro país muy reducido, y esta es una razón valiosa para no formar con ellos un cuerpo especial con todos los gastos que requiere. En nuestro concepto, fuera preferible agregar á la Escuela general de la Armada, los cursos de construcción naval, á fin de que los oficiales que lo desearan, ó un cierto número por promoción, adquirieran los conocimientos necesarios para proyectar y dirigir la construcción de buques. De este modo, los cuerpos de artillería é ingenieros de la Armada quedarían refundidos con notable economía en el cuerpo general de la Armada, que vería casi satisfechas sus aspiraciones de completa dominación de los elementos marítimos.

La infantería de Marina, hoy cuerpo autónomo, no tiene más objeto que guardar los arsenales, los buques y algunos puntos de las colonias; en guerra, á más de esto, constituye tropas de desembarco. Los cometidos de la infantería de Marina no exigen conocimientos especiales ni en el oficial ni en el soldado; todo lo más podría pedirseles que no se marearan y esto no se

aprende en los establecimientos de enseñanza. No hay la menor razón, por lo menos nosotros no la vemos, para que la infantería de Marina se haya segregado de la del Ejército y por tanto del Ministerio de la Guerra. En Francia, aquella arma se ha agregado á este ministerio, y esto nos parece lógico. Estos batallones, agregados al Ministerio de la Guerra, podrían aún prestar un servicio importante, cual sería el de constituir el núcleo de tropas coloniales. Sabido es, en efecto, que sólo hay dos modos de guarnecer las colonias: empleando tropas indígenas ó fuerzas procedentes de la metrópoli. Pero lo primero no es siempre factible, y aunque lo sea, tampoco es conveniente dejar la colonia sin tropas procedentes del país de que depende. Hoy podemos tener en Filipinas tropa del país, quizá dentro algunos años no sea posible; en Cuba no puede en manera alguna prescindirse de las tropas enviadas de España.

Ahora bien; los climas de las colonias, que por lo general difieren del de la metrópoli, son por esta causa mortíferos, y de aquí que el servicio en ellas sea más peligroso, y como tal repugne con justificado motivo á los reclutas. Con objeto de evitar estos inconvenientes, los batallones de infantería de Marina podrán formarse con arreglo á las siguientes condiciones: 1.<sup>a</sup>, dando premios en metálico á los voluntarios, ya paisanos, ya soldados, que desearan formar parte de ellos; 2.<sup>a</sup>, los individuos de estos batallones destinados á las colonias y que quisieran pasar allí el tiempo que les correspondiera con licencia ilimitada y en la reserva, recibirían lotes de tierras, de las cuales quedarían dueños si se establecieran definitivamente en la colonia, y las utilizarían en calidad de usufructuarios, si quisieran regresar á la Península al terminar el tiempo de servicio en la reserva. De este modo, si no se evitaba por completo el sorteo de reclutas para la isla de Cuba, quedaría disminuído el número de éstos que hubiera de sortearse, y además se tendría un núcleo de tropas avezadas al clima de aquella colonia, y por tanto aptas para combatir allí, sufriendo menos bajas. Claro está que este procedimiento podría aplicarse á las demás armas. Dejando aparte la cuestión de tropas coloniales, de que no nos hemos propuesto tratar, y cualquiera que sea la organización que se les dé, resulta que lo que hoy se llama infantería de Marina, constituiría siempre uno de sus elementos, y que lógicamente esta es exactamente igual á la del Ejército, del cual nunca debió separarse.

La administración de la Armada podría reclutarse entre los oficiales de ésta de un modo análogo al que hemos indicado para la del Ejército.

Los cuerpos de sanidad, justicia y castrense, bien pudieran estar unidos á los análogos del Ejército, con los cuales no tienen la menor diferencia, evitándose así centros directivos siempre costosos. Admitido esto, quedaría la Marina reducida á tres cuerpos: el general, el de administración y el de maquinistas, ó quizá mejor ingenieros mecánicos que, dadas las condiciones de los actuales buques de guerra, tiene importancia capital.

En la Marina, como en el Ejército, debe existir para los oficiales una escala de reserva; aquélla necesita personal para los arsenales, comandancias marítimas, centros directivos, etc. En nuestro concepto, los oficiales de la escala activa debieran hallarse casi todos embarcados, pues el buque es la mejor escuela para el marino. Los destinos de tierra deberían guardarse para los oficiales de reserva, que se constituiría: 1.º, por los oficiales de cada clase que hubieran cumplido cierta edad; 2.º, por los que á consecuencia de mala salud no pudieran ejercer el servicio á bordo; 3.º, por los que voluntariamente pidieran el pase á dicha situación. Al movilizarse la escuadra, se destinarían á los buques los oficiales que se hallaran prestando servicio en tierra, y en caso necesario, los de reserva aptos para ello. Hoy, reducida nuestra Marina á muy escaso material, el personal se halla en su mayoría desembarcado, lo que perjudica notablemente á su instrucción.

*Marinería.*—No nos parece difícil que en un país cuyas costas tienen tanto desarrollo, haya elementos suficientes para formar una buena Marina de guerra. Las arriesgadas expediciones que los habitantes de nuestras costas efectúan en pésimas embarcaciones, prueban nuestro aserto, y por tanto, que el reclutamiento de la Marina de guerra puede hacerse en buenas condiciones. Desde luego, las bases para éste deben ser las mismas que para el Ejército, con la sola diferencia de que, como introducir en los buques personal no habituado á las faenas marítimas, fuera más perjudicial que útil, hay que limitar el reclutamiento entre los marinos, pescadores, calafates, carpinteros de ribera, etc. El marino, como el soldado, debe pasar por las tres situaciones de servicio activo, licencia ilimitada y reserva. En la primera, constituirán durante la paz las tripulaciones de los buques que se mantengan armados; los individuos con licencia ilimitada completarán aquéllas al pie de guerra, para lo cual podrá echarse también mano de lo que podríamos llamar marinos disponibles; es decir, de los que hubieran tenido números demasiado altos para entrar en activo. Los individuos de la reserva tripularán los buques que se armen de nuevo

durante la guerra, y reforzarán las tripulaciones de los mercantes que se dediquen al papel de cruceros, desempeñando principalmente en ellos el servicio de las piezas. No tenemos competencia para fijar el tiempo que debiera pasarse en cada una de estas situaciones; pero nos parece que el total del servicio no podría ser menor de catorce años, cuatro en activo, cuatro con licencia ilimitada y los restantes en reserva.

La marina mercante es un elemento muy importante para constituir en tiempo de guerra nuevas unidades, que ayuden á la de guerra y protejan al comercio. Por esto, toda potencia marítima debe alentar cuanto á dicha marina se refiera, dando subvenciones y concediendo franquicias á las empresas que construyan buques aptos para servicios de guerra, y otorgando distinciones honoríficas y pecuniarias á las tripulaciones que tomen parte en ellos. La marina mercante y la de guerra están tan unidas, que todo cuanto contribuya al fomento de aquélla, redundará en favor de ésta, y por tanto, no debe un gobierno previsor descuidarla.

La necesidad de que exista un Ministerio de Marina no es en nuestro concepto indiscutible, antes bien la creemos muy cuestionable. La Marina es tan sólo uno de los elementos con que cuenta el Estado para su defensa, y no vemos razón para separarlo del otro el Ejército. Desde el punto de vista económico, no hay duda de que las ventajas obtenidas serían importantísimas, pues sabido es las cantidades que absorben los grandes centros del Estado. Desde el punto de vista técnico, sucedería lo mismo; en la guerra, casi siempre el Ejército y la Marina han de combinar sus operaciones, y para recibir órdenes adecuadas hay que empezar por poner de acuerdo ambos Ministerios, lo que no podrá menos de exigir pérdida de tiempo, aun suponiendo que por motivos y bajo pretextos fútiles no se originen rozamientos. Además, es evidente que las órdenes recibidas por los jefes de un ejército y una escuadra en combinación, difícilmente se hallarán siempre completamente de acuerdo si dimanar de centros diferentes. En la movilización, la Marina puede intervenir muy directamente y hasta ser necesario ponerla á disposición del Ministro de la Guerra. Es de necesidad que los Ministros de Guerra y Marina obren de acuerdo. Ya sabemos que á esto se nos ha de contestar que la Marina posee material muy valioso y un personal que requiere especiales conocimientos; pero si á esto se atiende, debería existir también un ministerio de Artillería y otro de Ingenieros; pues al fin y al cabo, las plazas fuertes y edificios militares representan un capital considerable, y además, también el personal

de estos cuerpos ha de poseer conocimientos especiales. Por otra parte, reducida la Marina al cuerpo general de la Armada, al de administración y al de maquinistas, no nos parece imposible, ni mucho menos, que el Ministerio de Marina pueda constituir una dirección ó negociado del de Guerra. En rigor, pues, no hay razón fundada para poner bajo mandos distintos, elementos cuyo objeto es el mismo, y que deben obrar siempre en combinación; pero causas que creemos inútiles exponer se opondrán á que la fusión se verifique.

\*  
\* \*

La marina mercante es un poderoso auxiliar de la Armada bien como flota supletoria, bien aplicando sus naves al servicio de cruceros auxiliares ó al corso.

El *corso* es la guerra naval hecha al enemigo con autorización del gobierno y sujeción á las leyes, por buques de propiedad particular.

El corso nace del derecho internacional y emana del que tiene el hombre y la sociedad de que toma parte para batir á un enemigo por todos los medios posibles; está conforme con el principio que permite al beligerante atacar al adversario en legítima defensa, procurando destruir las fuentes comerciales que le nutren y sostienen; es uno de los medios directos de hostilizarle, prestando así valioso concurso y poderosa ayuda á las fuerzas combatientes regulares y un eficaz auxilio á la nación, especialmente cuando el enemigo es superior ó cuenta con grandes recursos que puedan hacerle superior en el período de la guerra.

Se confunde lastimosamente y tergiversa lo que vale y significa la institución del corso como medio de legítima defensa, con las demasías y abusos que á su sombra han tenido lugar. Esto ha producido una opinión de especie vulgar que ha conquistado prosélitos, entre los que desconocen la verdadera aplicación de aquel poderoso elemento de combate, los cuales han aceptado sin trabajo como propias las ideas propaladas contra el corso, y á su vez han hecho defensa de ellas.

El corso está garantizado por las leyes, y todo aquel que no se sujeta á cuanto las mismas previenen, es perseguido como infractor de ellas y castigado con las más terribles condenas, puesto que se le considera y juzga como *pirata*.

Los buques armados en corso, además de la patente y la fianza previa,

queda sujeto á la sentencia del tribunal competente para la adjudicación de las presas.

La patente señala el tiempo durante el cual puede el barco corsario tomar parte activa en las operaciones de la guerra y los lugares en que ha de hostilizar al enemigo.

Están exceptuados de poder obtener la patente de corso determinados funcionarios públicos, así como los extranjeros, y quedan nulas y sin valor las patentes otorgadas el día en que se firmen los tratados de paz entre las naciones beligerantes.

La ocupación de la presa no basta para alcanzar el dominio, pues requiere la intervención del tribunal, no pudiendo disponer en todo ni en parte de aquélla mientras la acción judicial no lo determine; sabia disposición que garantiza la propiedad, y represa y castiga los atentados á que pudiera dar lugar la codicia de los corsarios.

Al buque no corsario que es atacado por el enemigo, no se le veda la facultad de defenderse y hasta de llevar sus medios de defensa á emplear el ataque contra el adversario hasta hacer, si le es posible, presa en él; pero de esta presa no se le puede adjudicar parte por no estar en condiciones de adquirirla y pasa íntegra al Estado.

Véase, pues, cómo se suman toda clase de garantías en favor de la propiedad sobre los mares, y lejos de ofrecer peligro el ejercicio del corso para todos aquellos que no deben temer su acción, establece un protectorado sobre ellos la nación que arma sus corsarios, al propio tiempo que emplea un recurso poderoso para neutralizar las fuerzas del enemigo, buscando una compensación necesaria para la defensa de la patria.

A continuación reproducimos algunos artículos de la Ordenanza general de la Armada de 1793, sobre la visita, los cuales tienen vigor y fuerza de ley; pues las últimas disposiciones sobre tan interesante cuestión del derecho internacional marítimo, no afectan ni derogan las consignadas en dichos artículos, que sobre tener el carácter de ley, cuentan además la superior categoría en el orden legal, de formar parte de un cuerpo de doctrina, cual es el de las reales Ordenanzas de la Armada, libro sagrado como las del Ejército, de admirable redacción, de grandes previsiones y someramente alterado en algunos detalles propios de la distinta época; pero, que salvando éstas, quedan aquellos hermosos códigos como los más altos inspiradores del honor del soldado.

*Artículos de la Ordenanza general de la Armada de 1793, sobre la visita.*

Art. 86. Podrán mis escuadras y bajeles registrar todas las embarcaciones mercantes que encuentren, así de la nación como extranjeras, obligándolas á que presenten sus patentes, listas de equipajes y papeles de sanidad del puerto de salida con que se acredite la potencia á que pertenecen y su legítima navegación, para no embarazarlas ésta, deteniéndolas sólo en el caso de una manifiesta sospecha sobre alguna de las dos circunstancias.

Art. 89. Antes de atracar á las embarcaciones se tomarán á la voz los informes ordinarios, omitiendo el subir á ellas cuando éstos satisfagan según los casos; y especialmente se ha de inquirir si vienen de parajes sospechosos de contagio, en las cuales circunstancias no podrá entrarse en sus bordos sin expreso conocimiento del comandante de la escuadra ó bajele, ó su permiso ya declarado con esta previsión y advertencias oportunas, del modo con que haya de procederse en la visita.

Art. 90. Será siempre prohibido el que suban á la embarcación, cuando no haya el objeto de marinarla, más que el oficial y las dos ó tres personas que pudiese necesitar para el examen de papeles y carga, y el que se haga el más mínimo transbordo de efectos de mis bajeles á los que se registran, ó de éstos á aquéllos, cuyos comandantes me serán responsables si lo tolerasen, sin que valga alegar ignorancia en el cargo que se les probare en el particular, á menos de justificarse una maniobra criminal del oficial de guardia, practicada furtivamente en horas de preciso descanso del comandante para impedirle su conocimiento.

Art. 100. No permitirán los comandantes de mis bajeles, que los comandantes militares, justicias locales ni otra jurisdicción de los puertos de potencias extranjeras en que se hallen, ejecuten en sus bordos reconocimiento alguno en busca de desertores ú otros fugitivos, ó con otro cualquier pretexto. Oficiarán en tales incidentes con el nervio, celo y prudencia que exige el decoro de mi bandera, acordando lo que fuere conforme á él; y en caso de que no obstante se intente violencia, la rechazarán como corresponde al honor de mis armas.

Art. 120. Si bien los reconocimientos de las embarcaciones en la mar deben hacerse por regla general enviando á ellas el bote el buque de guerra, ha de practicarse así precisamente, y no al contrario, cuando se hiciese necesario parlamentar con mis correos, y examinar sus papeles para

cerciorarse de que lo son, ó por circunstancias que pidan adquirir fundadas noticias del estado de las ocurrencias en los puertos y mares de su salida, y de lo que les hubiese acaecido en la navegación, á menos de que no pueda verificarse por descalabro de los botes del bajel de guerra.

El real decreto de 23 de abril último, afirma y ratifica la actitud de España en el tratado de París de 1856, y á pesar de no haberse adherido á la declaración que en 16 de abril de dicho año hicieron las potencias, atento el Gobierno español á los principios del derecho de gentes, manda por aquel decreto observar las reglas del derecho internacional, que previenen: 1.º, que el pabellón nacional cubre la mercancía enemiga, excepto el contrabando de guerra; 2.º, que la mercancía neutral, excepto el contrabando de guerra, no es confiscable bajo pabellón enemigo; 3.º, los bloques, para ser obligatorios, tienen que ser efectivos; es decir, mantenidos por una fuerza suficiente para impedir, en realidad, el acceso al litoral enemigo.

¡Dios premie la nobleza que envuelven estas declaraciones, propias de una hidalguía perdurable!

## EXPOSICION

SEÑORA:—Rotas las relaciones diplomáticas entre España y los Estados Unidos de Norte América, y comenzado el estado de guerra entre los dos países, plantéase una serie de problemas de derecho internacional, especialmente del marítimo, que el Consejo de Ministros considera preciso resolver cuanto antes para fijar la norma de conducta á que han de sujetarse en la lucha los combatientes españoles.

Por lo mismo que la provocación y la injusticia están evidentemente de parte de nuestros adversarios, y que son ellos los que con su execrable conducta promueven el grave conflicto que altera la paz de las naciones, debemos nosotros observar con la más estricta fidelidad los preceptos del derecho de gentes, norma constante de nuestro proceder en las relaciones internacionales, y llevar resueltamente al terreno de las armas á que se nos provoca, con la entereza de nuestra raza, el más escrupuloso respeto á la moral y al derecho.

Atento el gobierno de V. M. á estos elevados principios en que unánimemente se inspira el noble pueblo español, considera que el hecho de no haberse adherido España á la declaración de París de 16 de abril de

1856, no nos exime, en el orden moral, de respetar las máximas que allí se acordaron por lo que hace al respeto de la propiedad privada marítima. Ya en la nota contestación del Gobierno español á la solicitud del francés para que se adhiriese á dicha declaración, el entonces Ministro de Estado, señor Marqués de Pidal, expresó el aprecio con que había visto los acuerdos recaídos acerca de los tres puntos: en que se formulaban, la libertad de la mercancía enemiga bajo bandera neutral, la de la mercancía neutral bajo bandera enemiga, y la necesidad de que el bloqueo, para ser obligatorio, haya de resultar efectivo.

El principio que expresamente se negó á admitir España es el de la abolición del corso, y el Gobierno de V. M. estima al presente que es indispensable hacer sobre el mismo las más terminantes reservas para conservar nuestra libertad y absoluto derecho á ponerlo en práctica en el momento y forma que pueda juzgarse oportuno. Por ahora procederá el Gobierno de V. M. á la inmediata organización de un servicio de «cruceros auxiliares de la marina militar», que se formará con los barcos que se estimen más útiles de nuestra marina mercante, y que cooperará brillantemente con la de guerra, á cuyo fuero y jurisdicción estará sujeto, á las necesidades de la campaña.

A fin de evitar posibles dudas y de trazar en cuanto quepa una pauta fija por lo que respecta á las mercancías jurídicas de la guerra, el Gobierno de V. M. opina que las anteriores manifestaciones deben ir acompañadas de algunas otras que terminantemente expresen la caducidad de todos los tratados, pactos y acuerdos hasta aquí vigentes entre España y los Estados Unidos; que concedan un plazo para que libremente puedan salir de los puertos españoles los barcos norteamericanos que entraron antes de la ruptura de relaciones; que precisen lo que se entiende por contrabando de guerra, y que determinen la penalidad que habrá de imponerse á los neutrales apresados combatiendo contra España.

Fundándose en las consideraciones expuestas, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, el que subscribe tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Artículo 1.º El estado de guerra existente entre España y los Estados Unidos determina la caducidad del tratado de Paz y Amistad de 27 de octubre de 1795, del Protocolo de 12 de enero de 1877, y de todos los demás acuerdos, pactos y convenios que hasta el presente han regido entre los dos países.

Art. 2.º A contar desde la publicación del presente real decreto en la *Gaceta de Madrid*, se concederá un plazo de cinco días á todos los buques de los Estados Unidos surtos en puertos españoles para que libremente puedan salir de los mismos.

Art. 3.º A pesar de no encontrarse ligada España, por la declaración firmada en París á 16 de abril de 1856, toda vez que expresamente manifestó su voluntad de no adherirse á ella, atento mi Gobierno á los principios del derecho de gentes, se propone observar, y por la presente manda que se observen, las siguientes reglas del derecho marítimo:

a) El pabellón neutral cubre la mercancía enemiga, excepto el contrabando de guerra.

b) La mercancía neutral, excepto el contrabando de guerra, no es confiscable bajo pabellón enemigo.

c) Los bloqueos, para ser obligatorios, tienen que ser efectivos; es decir, mantenidos por una fuerza suficiente para impedir en realidad el acceso al litoral enemigo.

Art. 4.º El Gobierno español, manteniendo su derecho á conceder patentes de corso, que expresamente se reservó en nota de 16 de mayo de 1857, al contestar al de Francia cuando éste solicitó la adhesión de España á la declaración de París relativa al derecho marítimo, organizará por ahora con buques de la marina mercante española un servicio de «cruceiros auxiliares de la marina militar», que cooperará con ésta á las necesidades de la campaña y estará sujeto al fuero y jurisdicción de la marina de guerra.

Atr. 5.º Con objeto de apresar los barcos enemigos, confiscar la mercancía enemiga bajo su propio pabellón y el contrabando de guerra bajo cualquier bandera, la marina real, los cruceros auxiliares y los corsarios en su día, y en el caso de que se autoricen, ejercerán el derecho de visita en alta mar y en las aguas jurisdiccionales del enemigo, con arreglo al derecho internacional y á las instrucciones que al efecto se publiquen.

Art. 6.º Bajo la denominación de contrabando de guerra se comprenderán los cañones, ametralladoras, obuses, fusiles y toda especie de armas blancas y de fuego; las balas, bombas, granadas, espoletas, cápsulas, mechas, pólvoras, azufres, salitres, dinamita y toda clase de explosivos; los objetos de equipo, como uniformes, correaes, sillas de montar y arreos para artillería y caballería; las máquinas para barcos y sus accesorios; árboles de hélices, hélices, calderas y demás artículos y efectos que sirvan

para la construcción, reparación y armamento de los buques de guerra, y en general, todos los instrumentos, utensilios, pertrechos ú objetos que sirvan para la guerra, y cuantos en lo futuro puedan determinarse bajo tal denominación.

Art. 7.º Serán considerados y juzgados como piratas, con todo el rigor de las leyes, los capitanes, patrones y oficiales de los buques que, no siendo norteamericanos, así como las dos terceras partes de su tripulación, sean apresados ejerciendo actos de guerra contra España, aun cuando estén provistos de patente expedida por la República de los Estados Unidos.

---

## LEGISLACIÓN VIGENTE

---

*Abono del 1 y 1/2 por 100 á los depositarios de caudal de presas (1).*

El interino Director general de la Armada, en oficio de 21 del corriente, me dice lo siguiente:—Con fecha de 10 del corriente me comunicó el Señor baylío, Fr. D. Antonio Valdés, la siguiente real resolución:—Habiendo dado cuenta al Rey del acuerdo de esa junta, que V. E. acompaña en carta núm. 1.455, sobre abono de tanto por ciento al tesorero de la escuadra del Mediterráneo, del caudal de presas puesto á su cargo, se ha conformado S. M. en todas sus partes con el dictamen de esa junta, á cuyo fin expedirá V. E. las convenientes providencias á su exacta observancia, tanto en orden al abono al citado tesorero del 1 por 100 del dinero en efectivo, y el medio del su valor que entre en su poder, cuanto de lo demás que se dispone acerca del pago de acreedores.—Participo á V. E. para su cumplimiento.—Y habiéndose enterado de ella, en sesión de hoy, la junta de departamento ha acordado se comunique á V. S. para su verificación, en el concepto de que lo propuesto por la misma junta á S. M. acerca del pago de acreedores, fué que, como no es posible que el tesorero de la escuadra verifique el pago de las presas en todas sus partes, pues ya no existen en ella todos los buques apresadores, ni parte de los oficiales, guarniciones y tripulaciones de los demás por haber pasado á diversos destinos, habiendo fallecido varios y licenciándose otros por inhábiles, será preciso que, hecho el pago en cuanto sea factible, se entregue el caudal de los demás en la Tesorería de Marina del departamento de Cartagena, en que actualmente se halla, ó en la de éste de Cádiz á su tiempo, para que con oportunidad pueda satisfacerse á los interesados lo que les pertenezca con arreglo á las relaciones de acreedores que la contaduría de la escuadra deberá pasar á la de departamento á la

---

(1) Real orden de 10 de noviembre de 1795.

entrega de dicho resto de caudal en Tesorería; en inteligencia de que con éste deberá depositar en ella la mitad del 1 por 100 del en efectivo, y la del medio en vales reales, por corresponderles, según reales órdenes, el uno y el medio por iguales partes al tiempo del recibo y al de la distribución, la cual no se verifica en lo que entra en Tesorería; y habiéndolo aprobado todo S. M. en la inserta real resolución, lo manifiesto á V. S. á los indicados efectos de su total verificación, así como para la noticia y gobierno del interesado.—Trasládolo todo á V. S. para su inteligencia y de los oficios principales de Marina de ese departamento.—Dios guarde á V. S. muchos años.—Isla de León 24 de noviembre de 1795.—Francisco Gornó.—Sr. D. Pedro Barrientos.—Cartagena 1.º de diciembre de 1795.—Pase al señor contador principal para noticia y gobierno de los oficios de su cargo.—Barrientos.—Es copia del documento original que existe en el archivo de la Intervención de este departamento, de que certifico.—Cartagena 14 de marzo de 1871.—Leandro de Saralegui.—Hay un sello que dice: «Intervención de Marina del departamento de Cartagena».

*Las juntas de departamento no son tribunales de justicia, pues aunque la Ordenanza de corso les atribuye el conocimiento de las presas, no son sus juicios extensivos más que á la declaración de buenas ó malas, sin extenderse á la parte criminal, que pertenece á los consejos de guerra y tribunales, según marcan las Ordenanzas (1).*

Excmo Sr.:—El Rey N. S. se ha impuesto de la carta de V. E., número 680, de 26 de mayo último, á que acompaña expediente instruído con motivo de las dudas que se han ofrecido á ese juzgado de Marina por consecuencia del proceso formado contra varios individuos iniciados en el crimen de piratería, en razón á que la real orden de 21 de febrero último declara terminantemente que la junta del apostadero no puede erigirse en tribunal de justicia, y conformándose S. M. con lo expuesto por la Junta superior del gobierno de la Armada, se ha servido resolver diga á V. E., que las juntas del departamento nunca han sido tribunales de justicia, y sólo la Ordenanza de corso les atribuye el conocimiento de las presas en sus artículos 12 y 17, sin que sus juicios sean extensivos á otra cosa que á la declaración de buenas ó malas, sin extenderse á la parte criminal, que pertenece á los consejos de guerra y tribunales, se-

---

(1) Real orden de 24 de agosto de 1831.

gún marcan las Ordenanzas, y que siendo esto tan claro y un error el sentenciar criminalmente, desaprobó S. M. por la citada real orden lo ejecutado en ese apostadero, cuyos letrados deben atenerse á su contexto, sin más excepción que la indicada, y excusando consultas innecesarias.—Lo comunico á V. E. de real orden, en contestación y para los fines de su cumplimiento.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 24 de agosto de 1831.—El conde de Salazar.—Señor Comandante general del apostadero de la Habana.

*Los beneficios que proporcionen las aprehensiones de buques negreros, se repartirán exclusivamente entre las dotaciones del buque ó buques que hayan contribuído presencialmente á la captura de los bozales (1).*

Excmo. Sr.:—He dado cuenta á la Reina (q. D. g.), de la consulta contenida en la carta de V. E. núm. 1.598, de 28 de julio último, motivada por la pretensión del comandante de Marina de Trinidad, á parte de presa en las de bozales que hicieron los vapores guarda-costas *Lezo* y *Guadalquivir*, y enterada S. M., de acuerdo con el parecer de la Junta Consultiva de la Armada, y en consideración á que el donativo ofrecido por el Gobierno superior civil de esa isla á los aprehensores de buques negreros, es una gratificación que tiene por objeto estimular la persecución de tan ilícito é inmoral comercio, se ha servido disponer, como resultado, que los beneficios que proporcionen tales aprehensiones, se repartan exclusivamente entre las dotaciones del buque ó buques que hayan contribuído presencialmente á la captura de los bozales.—De real orden lo digo á V. E. y como resultado de su citada consulta.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 1.º de septiembre de 1864.—Pareja.—Señor Comandante general del apostadero de la Habana.

*Distribución del valor de las presas marítimas (2).*

He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) del expediente instruído con motivo de los puntos consultados por el contador de Marina de la provincia de Santo Domingo, relativos á la distribución del valor de la goleta *Julia* y su cargamento, que apresó el vapor *Don Antonio de Ulloa* en las aguas de Monte-Cristi en diciembre de 1863; y conformándose con

---

(1) Real orden de 1.º de septiembre de 1864.

(2) Real orden de 3 de enero de 1865.

los unánimes pareceres de la Junta Consultiva de la Armada y esa Dirección de contabilidad, se ha dignado dictar las declaraciones y disposiciones siguientes:

1.<sup>a</sup> Al Comandante general del apostadero de la Habana le corresponde siempre participación en las presas que hagan los buques de la escuadra de su mando, según lo determinado en real orden de 20 de diciembre de 1826, y debe percibir diez partes, al distribuirse el producto de la que ha dado origen á esta declaración, con sujeción á lo prevenido en la de 17 de septiembre de 1838.

2.<sup>a</sup> Considerando como capitán de bandera del mencionado jefe superior, al brigadier comandante de las fuerzas navales de operaciones en la costa de Santo Domingo, en atención á que en el reglamento de presas de 1.<sup>o</sup> de julio de 1779, no se cita el cargo de brigadier jefe de división, y á que, si se le considera como comandante general de escuadra, se absorbería entre el jefe del apostadero y el citado brigadier casi la totalidad de lo recaudado, se le declaran cinco partes en el mencionado concepto de capitán de bandera.

3.<sup>a</sup> El ministro de la escuadra debe recibir la misma parte que la asignada á capitán de fragata subordinado, con cuyo empleo militar está asimilado.

4.<sup>a</sup> El ayudante de órdenes de la división, tiene derecho á la parte que corresponde á su clase, puesto que, embarcado como tal en la división, pertenece al personal del estado mayor de la escuadra.

5.<sup>a</sup> Se declara á los pilotos que en el buque apresador hacen el servicio de oficiales de guerra, media parte, en igualdad con los alféreces de navío.

6.<sup>a</sup> En atención á que por el art. 43 del reglamento orgánico vigente de maquinistas, gozan éstos de una categoría que sigue á la de oficiales mayores, se declara al 1.<sup>o</sup> y al 2.<sup>o</sup> del buque apresador, media parte más que la asignada á los contramaestres con cargo; y al 3.<sup>o</sup> y al 4.<sup>o</sup> media también más que á los otros oficiales de mar de dotación; á los ayudantes de máquina, la misma que tienen los practicantes; á los fogoneros, igual parte que á los cabos de mar; y á los paleadores, la misma que á los marineros preferentes.

7.<sup>a</sup> Para todas las demás clases debe cumplirse lo preceptuado en el reglamento vigente de presas; debiendo percibir el depositario del caudal producido por la venta del buque y cargamento, con arreglo á lo pres-

cripto en reales órdenes de 14 de enero y 25 de octubre de 1785, y 10 de noviembre de 1795, el 1 por 100 de la cantidad de que se haga cargo, en razón de depósito, y además el medio por ciento de distribución al por menor, siempre que lo verifique en metálico, y la mitad en ambos casos, si lo ejecuta en papel.

Ultimamente, S. M. tiene á bien resolver se haga entender al asesor de Marina de la provincia de Santo Domingo, que no debió negar al ministro de la división naval la intervención en la presa que le está cometida por el art. 46 del tratado 6.º, tít. 5.º de las Ordenanzas de 1748.—Lo que de real orden manifiesto á V. S. para su conocimiento y demás efectos.—Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 3 de enero de 1865.—Armero.—Señor Director de contabilidad de Marina.

*Los jefes de los guarda-costas tienen el derecho de representar á sus subordinados en las juntas administrativas que tengan lugar con motivo de las aprehensiones que verifiquen, con lo demás que expresa acerca de la Ordenanza de Aduanas. (1)*

Ilmo. Sr.:—El Sr. Ministro de Hacienda, en comunicación fecha 3 del mes actual, me dice lo que sigue:— Excmo. Sr.:—He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la comunicación que con fecha 1.º de enero de 1863 dirigió V. E. á este Ministerio, trasladando la que en 26 de noviembre anterior le había remitido el Capitán general de Marina del departamento de Cartagena, en solicitud de que se le conceda á los jefes de los guarda-costas el derecho de representar á sus subordinados en las juntas administrativas que tienen lugar con motivo de las aprehensiones de géneros de fraude y contrabando, como también que se reformen algunos artículos de las Ordenanzas de Aduanas referentes al mismo particular. En su vista, y teniendo presente que por el art. 471 de las Ordenanzas, se concede á los jefes y oficiales de Carabineros la facultad de representar en dichas juntas á sus subordinados, facultad de que no puede ni debe privarse á los guarda-costas, toda vez que prestan igual servicio que el resguardo terrestre, S. M., de conformidad con lo informado por la sección de Hacienda del Consejo de Estado, y lo propuesto por la Dirección general de Aduanas y Aranceles, se ha dignado mandar: que el derecho concedido al

---

(1) Real orden de 28 de enero de 1865.

cuerpo de Carabineros por el art. 471 de las mencionadas Ordenanzas, se haga extensivo al resguardo marítimo; que se recuerde á los fiscales de Hacienda la obligación que tienen de apelar de los fallos dictados por las juntas administrativas cuando por ellos se declare que no ha lugar al comiso de las mercancías aprehendidas por las fuerzas represoras, conforme se les previno por la Asesoría general en circular de 6 de abril de 1858; y por último, que no puede accederse á los demás puntos consultados por el Capitán general de Marina del departamento de Cartagena, porque no lo consienten los principios de justicia y administración establecidos para el perseguimiento y juzgamiento de los referidos delitos de fraude y contrabando.—De real orden lo digo á V. E. para su noticia y demás efectos consiguientes.—Lo que de igual real orden traslado á V. S., á fin de que pueda tener á la vista el Consejo de Estado la preinserta soberana disposición, al evacuar el informe que sobre modificación de la Ordenanza de Aduanas se pidió á dicho Consejo por este Ministerio con fecha 30 de mayo del año próximo pasado.—Dios guarde á V. I. muchos años.—Madrid 28 de enero de 1865.—Armero.—Señor Secretario general del Consejo de Estado.

*Intervención administrativa en las presas que hacen los buques de guerra. (1)*

Excmo. Sr.:—En vista de la manifestación hecha al Director de contabilidad de este Ministerio por el ordenador de ese apostadero, con motivo del auto que dictó el juzgado de esa Comandancia general en 9 de septiembre del año último, anulando la intervención administrativa en las presas que hacen los buques de guerra, la Reina (q. D. g.) tuvo á bien disponer en 24 de octubre sucesivo, que la Junta Consultiva de la Armada diese su parecer en el particular, y lo ha emitido de acuerdo con el auditor de Marina en esta corte, al que tuvo por conveniente oír, cuyo letrado ha expuesto lo siguiente:—Excmo. Sr.:—La cuestión promovida en el apostadero de la Habana acerca de la intervención que pretende el ordenador que fué de la división naval de Santo Domingo, en el inventario y avalúo de una presa hecha por la goleta *Andaluza*, está resuelta de un modo explícito y terminante por S. M. en la real orden de 3 de enero último. No sólo se previene en aquella disposición soberana que

---

(1) Real orden de 3 de febrero de 1866.

el asesor de Marina de Santo Domingo no debió negar al ministro de la división la intervención en la presa á que se refiere, sino que para mayor claridad, se añade que la intervención en las presas, está cometida á dichos funcionarios por el art. 46 del tratado 6.º, tít. 5.º de las Ordenanzas de 1748; de manera que, habiéndose declarado por S. M. que dichas Ordenanzas se hallan vigentes en esta parte, nadie está autorizado para suponer lo contrario.—El auditor de la Habana dice que no está en práctica dicha real orden, por haber consultado sobre ella el Comandante general del apostadero; mas esta suposición es evidentemente errónea:

1.º Porque las órdenes de S. M. son obligatorias aunque no se practiquen, mientras no sean derogadas por otras posteriores.

2.º Porque estando dicha real disposición en vigor y en práctica en todos los departamentos y apostaderos, debe estarlo también en el de la Habana; pues de lo contrario vendría á suceder que regía en unas partes y no en otras, lo cual implicaría un desorden administrativo.

3.º Porque la consulta del Comandante general del apostadero de la Habana, puede versar sobre la inteligencia de alguno de los puntos que comprende dicha real orden, y no sobre su validez y fuerza obligatoria, que es incuestionable. El conocimiento de los juicios sobre presas corresponde hoy á los comandantes de las provincias marítimas; pero esto no impide que los ministros de las escuadras tengan en los inventarios y avalúos de aquéllas, la intervención que les corresponde como representantes de las escuadras ó buques apresadores, así como la deben tener los capitanes de los buques corsarios en las presas que hiciesen, sin que en esta parte se haya derogado, ni por la Ordenanza de matrículas de 1802, ni por la de curso de 1779, lo dispuesto en la de 1748, respecto á las presas hechas por buques de guerra. El auditor que suscribe no juzga ni necesario ni prudente entrar en una amplia demostración sobre este punto, porque no debe haber cuestiones ni dudas acerca de la interpretación ó aplicación de las leyes, desde el momento en que recae la interpretación auténtica de S. M., como acontece respecto al caso presente con la real orden de 3 de enero último, que como ha indicado, está en pleno vigor, mientras por otra real orden posterior no sea derogada ó reformada.—Y habiéndose conformado S. M. con el parecer de dicho auditor, se ha dignado resolver lo traslade á V. E., cual de su real orden lo verifico á los fines consiguientes, y para que haga conocer al de ese apostader-

dero, que en los acuerdos del juzgado, no debe separarse de las prescripciones de las Ordenanzas citadas y real orden de 3 de enero de 1865, hoy vigentes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 3 de enero de 1866.—Zavala.— Señor Comandante general del apostadero de la Habana.

*Instalación en el departamento de Cádiz del tribunal de presas, con arreglo á Ordenanza y leyes vigentes. (1)*

Excmo. Sr.:—Habiendo la escuadra del Pacífico apresado varias embarcaciones mercantes chilenas, en uso del derecho de la guerra; siendo probable que sigan apresando otras varias, y estando dispuesto que sean todas remitidas á Cádiz, cuando lo permitan las operaciones militares, la Reina (q. D. g.) se ha servido disponer que se instale en ese departamento el tribunal de presas, con arreglo á Ordenanza y leyes vigentes, á fin de juzgarlas conforme vayan llegando. En su consecuencia, remito á V. E. los testimonios de las sumarias relativas al apresamiento de los buques chilenos *Aguila, Tongoy, Venetia y Elicea*, con objeto de que obren en poder del tribunal como antecedentes que sirvan en su oportunidad para las causas respectivas.—Lo que de real orden digo á V. E. para los fines consiguientes, con inclusión de los referidos testimonios.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 5 de febrero de 1866.—Zavala.—Señor Capitán general del departamento de Cádiz.

*El tribunal de presas mandado instalar por real orden de 5 de febrero último, debe constituirse en el departamento de Cádiz por la junta económica, con el auditor del mismo. (2)*

Excmo. Sr.:—He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la comunicación de V. E. núm. 437, de 18 de febrero próximo pasado, consultando acerca de la instalación del tribunal de presas mandado constituir en ese departamento por real orden de 5 del propio mes, y S. M., de acuerdo con lo informado por la Junta Consultiva de la Armada, ha tenido á bien aprobar el dictamen del auditor de Marina en esta corte, cuyo tenor es el siguiente: La Ordenanza de matrículas de 1802, lejos de ser derogatoria de la del curso de 1801, es más bien confirmatoria, y así se dice

---

(1) Real orden de 5 de febrero de 1866.

(2) Real orden de 24 de abril de 1866.

virtualmente en el art. 5.º del tratado 6.º de aquélla, en el cual se dispone que las autoridades de Marina tengan presente, en materia de presas, lo que previene la Ordenanza de corso, á la cual no añadió aquélla sino algunas ampliaciones, que ni se oponen á su espíritu, ni amenguan la fuerza de sus disposiciones. El haberse dado atribuciones á los comandantes de las provincias marítimas para conocer de los juicios de presas, tuvo por principal fundamento evitar los riesgos, dilaciones y obstáculos que en ocasiones determinadas pudiera ofrecer la conducción de las presas á las capitales de los departamentos; pero una vez conducidas á éstos, no cabe duda alguna que deben conocer de ellas las juntas de los departamentos, con asistencia del auditor del mismo, con arreglo á lo que previene el art. 12 de la Ordenanza de corso, y según se infiere del contenido del art. 32, tít. 5.º, tratado 6.º de las Ordenanzas de 1748, en el cual se previene que se remitan las presas á las capitales de los departamentos, siempre que sea practicable; lo cual no puede ser con otro objeto, que con el de proceder allí al juicio correspondiente. Lo dispuesto en el art. 7.º del título 6.º de la Ordenanza de matrículas, respecto al derecho de las partes que se juzguen agraviadas, para apelar de los fallos de los comandantes de las provincias, al Capitán general del departamento, se comprende perfectamente; porque, dada la necesidad de que conozcan de dichos juicios los comandantes de las provincias con respecto á las presas que arriben á los puertos de su comprensión, era indispensable admitir el recurso de alzada ó apelación para ante el Capitán general y la junta del departamento, como se verifica en los negocios contenciosos, de carácter civil y criminal; pero esto no se opone de manera alguna á que las juntas de los departamentos conozcan por sí de los juicios sobre presas que se conduzcan á las capitales de los mismos, según está sabiamente prevenido y es conveniente por todos conceptos, puesto que de este modo se evita una instancia de todo punto inútil. Por otra parte, la jurisdicción de los comandantes de las provincias marítimas, así en lo contencioso como en lo puramente administrativo, no es en realidad otra cosa que una delegación de las autoridades de los departamentos, que son las que con arreglo á Ordenanzas tienen jurisdicción propia y completa, dentro de sus respectivas demarcaciones; por cuya razón sería una verdadera anomalía que, conduciéndose las presas á la capital del departamento, conociera del juicio referente á las mismas, el comandante del tercio ó provincia respectiva, en lugar de la junta con el auditor de

la misma. Con respecto á la indicación que hace el auditor de Cádiz, acerca de las atribuciones concedidas á los intendentes de Marina por la Ordenanza de 1748, en lo relativo al juicio de presas, no puede tener aplicación hoy, como el expresado funcionario reconoce, porque los intendentes de Marina no ejercen en el día jurisdicción alguna propia ni delegada, estando limitadas sus atribuciones á lo puramente administrativo; de manera que la Ordenanza de 1748 está derogada en esta parte, no sólo virtualmente, sino también de un modo expreso y terminante, por las de curso y matrículas de 1801 y 1802.—En consideración á lo expuesto, el auditor que subscribe entiende, que V. E. puede servirse resolver, en contestación á la consulta del capitán del departamento de Cádiz, que el tribunal de presas que debe conocer de los juicios referentes á las que haya hecho ó pueda hacer la escuadra del Pacífico, y al cual hace relación la real orden de 5 de febrero último, debe constituirse por la junta económica de aquel departamento con el auditor del mismo.—Lo que de real orden traslado á V. E. para los fines consiguientes, como resultado de dicha consulta.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 24 de abril de 1866.—Zavala.—Señor Comandante general del departamento de Cádiz.

*Parte de presa que deben percibir los pilotos capitanes de faluchos de segunda clase, con lo demás que se expresa con respecto á los tenientes de navío encargados del negociado de guarda-costas en las Secretarías de las Capitanías generales de los departamentos. (1)*

La Junta provisional de gobierno de la Armada, en acuerdo de ayer, ha resuelto la consulta que en carta número 1.698, de 30 de agosto último, elevó V. S. sobre la parte de presa que deben percibir los pilotos capitanes de los faluchos de segunda clase, y si tiene ó no opción á las presas el oficial encargado del negociado de guarda-costas, instituído en esa Capitanía general, en los términos siguientes: los pilotos capitanes de los faluchos de segunda clase, tengan ó no graduación oficial y aun cuando sean de la categoría de primeros, no tienen opción alguna á percibir nada de los dos quintos asignados á la cámara, sino la parte que les corresponda de los tres quintos asignados al equipaje, con arreglo á lo prevenido en el art. 9.º del reglamento de presas de 1.º de julio de 1779 y reales órdenes

---

(1) Orden de la Junta provisional de gobierno de la Armada, en 29 de octubre de 1868.

de 21 de mayo de 1799, 17 de septiembre de 1818 y 28 de agosto de 1846; pues estos pilotos, por desempeñar destinos inferiores á los que corresponden á los oficiales de la Armada, nunca deben ser equiparados á éstos, sino ser considerados meramente como patronos. Respecto á la segunda parte de la consulta, ó sea la que se refiere al teniente de navío de la Armada destinado á la Secretaría de la Capitanía general, con el cargo del negociado de guarda-costas, no ha lugar á ella; pues el decreto de 29 de agosto de 1865, que es el que crea esta plaza, previene en su art. 6.º, que no tendrá más goces que el sueldo de su empleo como desembarcado, por lo cual no tiene opción alguna á percibir nada de las presas.—Lo expreso á V. S., en contestación á la citada carta y á la que con el núm. 1.980 remitió V. S. en 25 del actual, sobre el mismo asunto.—Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 29 de octubre de 1868.—Topete.—Señor Comandante general del departamento de Cartagena.

*Informe del auditor de Marina en la corte, explicando la inteligencia de los artículos 3.º y 4.º de la Ordenanza adicional de presas de 1.º de julio de 1779, sobre transferencia al Estado de una presa marítima. (1)*

Auditoría de Marina de Madrid.—Exemo. Sr.:—Dirimidas ya de un modo absoluto y definitivo todas las cuestiones que surgieron del apresamiento del vapor *Tornado*, que se declaró bueno y legítimo por el Consejo de Estado en acuerdo pleno, es asaz sencilla y fácil la adquisición de aquel buque para el servicio de la Marina nacional.

Previsto se halla el caso en los artículos 3.º y 4.º de la Ordenanza de 1.º de julio de 1779, adicional á las generales de la Armada, sobre presas que hiciesen las embarcaciones de esta dependencia, y así es que, observándose cumplidamente aquellos preceptos, queda resuelto el problema.

No es potestativo en los aprehensores del *Tornado* el optar á su arbitrio entre el precio que el Estado le ofrezca por el buque, ó la enajenación de éste en pública subasta, sino que tienen que aceptar forzosamente la cantidad á que ascienda el avalúo que se hubiese practicado con la debida solemnidad, por la junta del respectivo departamento.

Verdad es que, al tenor de lo prescripto en el art. 1.º de la citada Ordenanza, pasan á ser propiedad legítima de los aprehensores, no sólo los

---

(1) 24 de febrero de 1869.

bajeles apresados á los enemigos, sino también las armas, municiones de guerra, aparatos, respetos, utensilios ó víveres, así como las pedrerías, géneros de oro y plata, mercaderías y demás efectos; pero verdad es asimismo, que, sin modificar esencialmente la ley el texto aludido, ni restringir en lo genérico el derecho que concede sobre la presa á los individuos que la consuman, les sujeta, en su caso, á las condiciones insertas en los mencionados artículos 3.º y 4.º de la propia Ordenanza.

Por manera que, ante los textos explícitos de ella, ni hay alternativa posible de elección para los propietarios de la nave cuando su adquisición conviene al Estado, ni éste, que tiene llana y expedita la senda de poseerla justamente, tiene que fatigarse en discurrir la forma más legal de realizarlo. En tésis general, y colocada la cuestión en el terreno de los principios y disposiciones del derecho común, no hay inconveniente alguno en que el Estado, como individualidad moral, se persone en una subasta, legítimamente representada, á hacer sus proposiciones en concurrencia con los demás particulares que acuden á ella; pero como en el caso presente, además de ser innecesaria y superflua para su objeto esta solemnidad, podría exponerse á quedarse sin el buque que desea poseer, ó á lograr su adquisición por un precio mucho más subido que el del avalúo que mereció, si por parte de los licitadores se hacían pujas superiores á él, no parece procedente arrostrar semejante eventualidad.

Así que, practicadas, como se hallan las tasaciones, y expresa la conformidad que prestan á ellas los interesados, sólo resta que se instruya á éstos de los designios del Gobierno, y se les entregue el precio á que ascendió el avalúo, para que la transferencia del dominio á que se aspira sea un hecho real y efectivo, investido de todas las solemnidades legales. Así entiende el auditor que suscribe que debe hacerse; pero esto no obstante, V. E. acordará lo más acertado.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 24 de febrero de 1869.—  
Excmo. Sr.:—José Mariano Travieso y Jiménez.—Excmo. Sr. Vicepresidente de la Junta provisional de gobierno de la Armada.

*Disposiciones relativas á la extensión de la zona marítima de guerra en España. (1)*

Deseando evitar en las causas de presas las dudas que puedan ser motivos de daños y demoras en perjuicio de los interesados, y desavenencias con las demás cortes, he venido en resolver lo contenido en los artículos siguientes:

1.º La inmunidad de las costas de todos mis dominios no ha de ser marcada como hasta aquí por el dudoso é incierto alcance del cañón, sino por la distancia de dos millas, de novecientas cincuenta toesas cada una.

2.º Las presas hechas dentro de dichas dos millas han de ser juzgadas por los tribunales de los gobernadores y comandantes de mis puertos, á quienes tengo confiada esta jurisdicción, y en la forma establecida y acostumbrada.

3.º Ninguna presa será bien hecha dentro de la distancia prefijada, á no ser que sea de potencia con quien yo estuviere en guerra; y sólo por formalidad se tomará entonces noticia ó justificación de ella en los puertos donde llegare.

4.º Las presas que se hagan fuera de la distancia señalada, se han de entender hechas en alta mar, y serán juzgadas por el tribunal del apresador.

5.º Las presas hechas en alta mar, que viniesen á los puertos de mis dominios, no han de poder vender sus cargamentos si fuesen de géneros prohibidos; pero si no fueren de esta clase y estuviesen expuestos á averiarse, se permitirá su venta.

6.º Cuando conduzcan á mis puertos presas hechas fuera de la distancia territorial, solamente se ha de poder hacer una justificación del hecho por los agentes del apresador y por el gobernador del puerto ó Capitán general á quien perteneciere, para que con ella puedan acudir los interesados al tribunal correspondiente.

7.º Si el buque neutro apresado fuera de la distancia territorial y conducido á mis puertos, contuviere efectos de propiedad española, siempre que compongan la mitad del valor del cargamento, ha de ser juzgada toda

---

(1) Real cédula del Consejo de Guerra de 14 de junio de 1797, que es la ley 5.ª, título VIII, lib. 6.º de la Novísima Recopilación.

la presa por mis tribunales; pero si no llegasen á la mitad del valor del cargamento, han de conocer de ella los del apresador.

8.º Si los buques neutrales apresados fuera de la distancia territorial y conducidos á mis puertos, contuviesen efectos de propiedad española que no lleguen á la mitad del cargamento, no se han de poder vender, lo mismo que si todos fueran de extranjeros, á menos que no siendo prohibidos, estén expuestos á averiarse.

*Disposiciones relativas á la extensión de la zona fiscal marítima ó de aduanas en España. (1)*

Artículo 5.º También mando que cuando se encuentren en la costa bastimentos menores con tabaco y sal, á distancia de una ó dos leguas, por el probable recelo de que se empleen en el fraude, se visiten y proceda contra sus patrones, maestros y marineros, con arreglo á las ordenanzas y leyes de estos reinos; y este artículo sólo se deberá observar con los súbditos de la potencia ó potencias que en sus dominios hayan publicado la misma ordenanza.

(2) Art. 3.º Los dependientes de rentas detendrán y aprehenderán toda clase de embarcaciones pequeñas francesas, hasta el buque de cien toneladas, que encuentren cargadas en todo ó en parte de cualesquier contrabando de especies ó mercaderías absolutamente prohibidas en España, á dos leguas de distancia á lo ancho del mar, cerca de los puertos, en embocaduras de ríos, calas y demás parajes de las costas. Y lo que se hallare de contrabando en los citados navíos incurrirá en la pena de confiscación, y las embarcaciones, con el resto de la carga, capitanes y tripulación se entregarán como queda prevenido en el capítulo antecedente, al cónsul ó vicecónsul de Francia para el fin expresado en él.

Art. 6.º Los pataches y embarcaciones destinadas para el resguardo de las rentas, concertarán su trabajo con las de Francia, y se sostendrán igualmente. Cuando las de España cruzaren en las costas detendrán y visitarán los navíos pequeños franceses, hasta el porte de cien toneladas, y á dos leguas de mar á lo ancho, y si encontraren contrabando de especies ó mercaderías cuya entrada esté absolutamente prohibida, se procederá á la confiscación en la forma que queda prevenida.

---

(1) Real cédula de 17 de diciembre de 1760.

(2) Real orden de 1.º de mayo de 1775.

Art. 9.º Los capitanes de navios franceses que por arribada forzada entraren en un río navegable ó en un puerto de España distinto del de su destino, harán la declaración de su carga, y luego que hayan arribado, se pondrán á bordo tres guardas; pero se quedarán en el puente, y sólo se emplearán en celar que del navío no se saquen otras mercaderías que las que el capitán se viese obligado á vender para pagar los víveres que necesite ó los gastos de reparar el navío; y los géneros que para estos fines se desembarcaren, estarán sujetos á la visita y al pago de los derechos establecidos.

(1) Art. 15. 2.º El buque español ó extranjero, de porte menor de doscientas toneladas que, viniendo cargado con mercaderías de ilícito comercio, según las leyes y reglamentos de aduanas de estos reinos, ó de procedencia extranjera, anclase en puerto no habilitado, ó en cala, ensenada ó bahía de las costas del territorio español, ó *los bordease en las seis millas marítimas inmediatas á tierra*, aun cuando lleve su carga consignada para puertos extranjeros, á menos que la arribada no sea forzosa en los términos que se expresan en el párrafo precedente.

(2) Art. 18. Se incurre en delito de contrabando:

.....  
Número 10. Por andar con buque nacional ó extranjero, de porte menor que el permitido por los reglamentos é instrucciones, conduciendo géneros prohibidos ó procedentes del extranjero en puerto no habilitado, ó en bahía, cala ó ensenada de las costas españolas, y por bordear estos sitios dentro de la zona de dos leguas ó sean seis millas que se halla señalada, aun cuando lleve su carga consignada para puerto extranjero, á menos que no sea por arribada forzosa en los casos de infortunio de mar, persecución de enemigos ó piratas, ó avería que inhabilite el buque para continuar su navegación.

*Acuerdos tomados por el Congreso comercial é internacional del Cairo.* (3)

1.º Sería conveniente, conforme con la declaración hecha por el Gobierno actual de Egipto, que la mercancía que pase por el Canal, quede para siempre libre de todo derecho de tránsito ó impuesto análogo.

---

(1) Real decreto de 3 de mayo de 1830.

(2) Real decreto de 20 de junio de 1852, sobre la jurisdicción de Hacienda y represión de los delitos de contrabando.

(3) Noviembre de 1869 (*Gaceta de Madrid* de 17 de junio de 1870).

2.º También sería de desear que todas las potencias reconocieran como un hecho universal la neutralidad del canal.

3.º Es igualmente del mayor interés que se reforme el derecho marítimo en tiempo de guerra, cuya existencia hay que deplorar todavía, y que todas las potencias reconozcan la inviolabilidad de la propiedad privada en el mar, bajo cualquier pabellón (exceptuando el contrabando de guerra); y que proclamen al mismo tiempo que el bloqueo debe limitarse á las plazas fortificadas.

4.º El desarrollo del comercio internacional y egipcio, á consecuencia de la apertura del Canal de Suez, exige que el derecho y los usos comerciales que actualmente existen en Egipto, se establezcan sobre bases nuevas y sólidas. El Congreso pide principalmente estas modificaciones, con el objeto de que las sociedades de comercio, de industria y de crédito puedan fundarse y desarrollarse libremente. El mismo tiene la confianza de que los trabajos de la Comisión internacional, bajo cuyos auspicios se encuentra esta importante cuestión, obtengan muy pronto un resultado favorable.

5.º Debiendo el comercio de Europa con las colonias orientales entrar por una parte importante en el tránsito del Istmo de Suez, sería de desear que diversas potencias renunciaran definitivamente á los privilegios que todavía mantienen en su régimen colonial.

6.º La unidad de aforamiento para los buques debe tener en interés del comercio una pronta solución. Mientras ésta se obtiene, se recomienda el empleo de la tabla de reducción adoptada por la oficina francesa, *Veritas*. Se recomienda igualmente sea aceptada como medida universal la deducción en el aforamiento total de buques de vapor ó mixtos, del espacio ocupado por la máquina y depósitos de carbón.

7.º Considerando el Congreso que la primera condición del desarrollo de la navegación por el Canal, es la reducción del precio del carbón, recomienda por interés general que los buques cargados exclusivamente de carbón se hallen exentos de todo derecho de arqueo.

8.º Recomienda además, que los buques que lleguen en lastre á cualquier punto del Canal, ó los que pasen en igual forma para atravesarlo de nuevo con cargamento, no sean sometidos más que una vez al derecho de arqueo.

9.º Sería de desear que los buques que se dirijan á uno de los puntos del Istmo, fuesen sometidos á derechos médicos de puerto, no pagando de arqueo sino en proporción á la distancia recorrida en el Canal.

10. Sería también de desear que para favorecer al comercio internacional, el Gobierno egipcio facilitase la colonización del Istmo, así como la creación de bazares, almacenes, depósitos libres y mercados.

11. Importa completar, por medio de nuevos trabajos hechos de común acuerdo por las potencias más interesadas, los conocimientos hidrográficos sobre el mar Rojo, y publicar un mapa de ellos, y también establecer en este mar nuevos faros por los cuales deben percibirse impuestos moderados.

12. Importa por consecuencia del gran desenvolvimiento de las vías de comunicación y de comercio, que los Gobiernos faciliten por todos los medios posibles el estudio de las lenguas modernas y de la geografía comercial.

13. Sería de desear que Egipto adoptara el sistema métrico para sus pesos y medidas.

14. Es igualmente de desear que el Gobierno egipcio haga redactar Memorias periódicas sobre las fuerzas productivas del país, que podrían comunicarse á los demás estados en cambio de otras publicaciones análogas.

#### *Sobre la nacionalidad marítima*

Ninguna embarcación de propiedad española podrá usar de esta bandera ni navegar dentro ó fuera de mis puertos sin estar matriculada; y por tanto, debiendo constar puntualmente en todos los partidos y distritos el número y clase de todas las embarcaciones pertenecientes á vasallos míos, se llevarán listas exactas en que se acredite el dueño del buque, su porte, fábrica y principales medidas, su clase y nombre por el que fuere conocida. (*Ordenanza de matrículas de 12 de agosto de 1802, tít. IX, art. 1.º, confirmada por real orden de 8 de febrero de 1862*).

Todo capitán ó patrón que hubiere de navegar á puertos de mis dominios ó á los extranjeros en cualquiera parte del mundo, fuera de los límites del departamento á que correspondiere su matrícula, deberá avisarlo al jefe militar de Marina, ó el que ejerciere las funciones, solicitando el real pasaporte ó patente de navegación, la que, no ofreciéndose cosa en contrario á lo prevenido en esta Ordenanza, se facilitará por el comandante del partido por sí ó por medio de los ayudantes de sus distritos; no dispensándose requisito alguno de los mandados para eludirse de la responsabilidad que le caería en caso de infracción: sin la referida real patente ó pa-

saporte la detendrán mis bajeles de guerra, conduciéndola al primer puerto, donde será confiscada con toda su carga, y en caso de llevar armamento de guerra, será su patrón y los demás que se averiguase haber contribuido al ilícito armamento, castigados como piratas. (*Ordenanza de matrículas de 1802, tit. X, art. 2.º*).

En las (embarcaciones) de tráfico y en las de corso y mercancía, además de la patente real, deberá llevar el capitán ó patrón, para su salvo conducto, las escrituras de pertenencia, contratos de fletamento, conocimientos de su carga, lista de pasajeros si fueren muchos, y el rol de su tripulación, con la nota de los que se transportasen, siendo pocos, firmada una y otra por el comandante de la provincia ó ayudante del distrito. (*Ordenanza de matrículas de 1802, tit. X, art. 9.º*).

Los barcos del tráfico costanero que no hagan viajes de travesía, ni salgan de los límites de su departamento, no necesitarán de real pasaporte de navegación, bastando que el comandante militar de Marina del partido les dé una licencia expresa. (*Ordenanza de matrículas de 1802, tit. X, artículo 18.*)

Ninguna embarcación de tráfico de alta mar ó de costa ha de navegar sin rol ó lista de su tripulación, expresándose de cada individuo, el trozo, partido y tercio á que corresponda, y la clase en que sirve, firmándola el comandante del partido ó ayudante del distrito, para entregarla al capitán ó patrón, que habrá de responder de ella como del paradero de los individuos de su dotación; y por tanto, los comandantes de mis escuadras y bajeles, los de los tercios y provincias, y cualesquiera otros que en la mar ó en los surgideros hallasen alguna nave española sin la expresada lista ó rol formal de su equipaje, la detendrán y embargarán inmediatamente, dando parte al comandante ó ayudante del ancladero que tomase, ó en que estuviese, no siendo la capital del departamento, en el que lo participará al comandante general de él, para que éste, por medio del comandante principal, providencie el castigo, según resultare de la indagación. (*Ordenanza de matrículas de 1802, tit. X, art. 23.*)

*Disposiciones del Gobierno español relativas á los documentos necesarios para acreditar la nacionalidad de las embarcaciones mercantes. (1)*

Ministerio de Marina.—Excmo. Sr.:—Se ha enterado el Rey Nuestro Señor del oficio de V. E., núm. 403, de 8 de noviembre próximo pasado, que trata de los documentos con que deben navegar los capitanes ó patrones de los buques españoles del tráfico, los de corso y mercancías. Y conformándose S. M. con lo propuesto por V. E., se ha servido mandar, que los referidos capitanes ó patrones de tales buques, lleven la real patente de navegación, la contraseña relativa á la clase ó aparejos de las embarcaciones que hayan de usarlas, unas de vela latina y otras de vela cuadra, el rol, copia de la escritura de pertenencia, copia de la escritura de fianza para el buen uso de la real patente, copia de la escritura de fletamento, la boleta de sanidad visada por el capitán del puerto, la relación de todos los pasajeros, los conocimientos y guías de la carga, y guía de la misma, si fuese de maderas pertenecientes á montes de Marina, firmada por el respectivo comandante de provincia ó ayudante de distrito, á quien precisamente se ha de entregar la tornaguía que acredite su legítimo desembarco. Esto se entiende sin perjuicio de los otros documentos de que tratan las ordenanzas, y todo según se previene en éstas y posteriores reales órdenes, sin que por ningún pretexto se cobre otros derechos que los prevenidos en la de 7 de julio de 1815, cuyo producto está destinado para costear la impresión de las reales patentes y contraseñas. No conviene S. M. en que por ahora se alteren los derechos que estén en práctica en los juzgados de Marina, hasta que el Consejo Supremo de la Guerra, evacue el informe que le está pedido sobre el particular, á fin de hacer en su vista el arreglo general y uniforme de tales derechos; pero es la voluntad de S. M. que desde luego queden reformadas las demás exacciones abusivas que se hacen por los jefes de Marina en algunos puertos, en el concepto de que será severamente castigado el que incurra en tal exceso.—Prevéngolo á V. E. de real orden para que disponga su cumplimiento circulándolo en la Armada; en la inteligencia de que lo dicho es lo únicamente resuelto por S. M. sobre el contexto del precitado oficio de V. E. núm. 403.—Dios guarde, etc.—Luis María de Salazar.

---

(1) Real orden de 5 de diciembre de 1828.

(1) Ministerio de Marina.—Excmo. Sr.:—En vista del examen que de la real orden de 13 de octubre último se mandó hacer á la Junta de Dirección de la Armada, de la de 5 de diciembre de 1828, que determina cuáles y cuántos documentos han de llevar los capitanes y patrones en sus navegaciones; y conformándose el Rey Nuestro Señor con el parecer de la referida Junta, se ha servido declarar, que son de absoluta necesidad á todo capitán ó patrón, para satisfacer á los reconocimientos en la mar, la real patente, la contraseña de vela cuadra ó latina para el Mediterráneo, sin perjuicio de que se dé á todo el que la pida aunque haya de navegar en el Océano, el rol con la lista de pasajeros, si los hubiere, que ha de ponerse en el mismo rol, la boleta de sanidad y la guía de la carga; los demás documentos expresos en la precitada real orden de 5 de diciembre de 1828, tales como las escrituras de fianza para el buen uso de la real patente, la de pertenencia y la de fletamento, pueden quedar en tierra para la propia seguridad y responsabilidad, en su caso, de los interesados, así como para debido resguardo de la real Hacienda. Tampoco se excusará la guía de maderas pertenecientes á montes de Marina cuando se transporten de un punto á otro en la forma prevenida en 5 de diciembre de 1828.—De real orden lo digo á V. E. para que, circulándolo en la Armada, tenga su debido cumplimiento.—Dios guarde, etc.—Luis María de Salazar.

(2) Ministerio de Marina.—Excmo. Sr.:—Al señor secretario del despacho de Estado digo hoy lo siguiente: Los documentos de absoluta necesidad á los capitanes y patrones españoles del comercio para satisfacer á los reconocimientos en la mar, y darse á conocer en los puertos extranjeros, son: la real patente de navegación; la contraseña de vela cuadra ó latina para el Mediterráneo; el rol con la lista de los pasajeros, si los hubiere, que ha de ponerse en el mismo rol; la boleta de sanidad y la guía de la carga; pues aunque deben tener otros documentos á más de los expresados, pueden quedar en tierra para la propia seguridad y responsabilidad en su caso de los interesados y para debido resguardo de la real Hacienda.—Así me manda el Rey Nuestro Señor lo manifieste á V. E. en contestación á lo que de su real orden se sirvió decirme en oficio de 15 de abril próximo pasado, trasladándome una nota del señor embajador de S. M. Cristianísima, y lo traslado á V. E. de real orden para noticia de la Junta superior.—Dios guarde, etc.—Luis María de Salazar.

---

(1) Real orden de 10 de noviembre de 1829.

(2) Real orden de 6 de julio de 1830.

*Las mercancías conducidas en buques con bandera española provisional, por haber sido adquiridos en el extranjero, deben satisfacer los derechos de Aduanas, como las transportadas en bandera nacional. (1)*

Ministerio de Ultramar.—Excmo. Sr.:—Con fecha 11 de los corrientes transcribió el Ministerio de Estado á este de Ultramar un despacho del cónsul de España en Glasgow, manifestando que el súbdito español y capitán mercante D. Justo de Eguerola ha comprado un buque inglés, cuya adquisición legalizará oficialmente en el mismo Glasgow, dirigiéndose á ese puerto tan pronto como se le faciliten el pasavante y rol provisional correspondientes; mas como quiera que, ateniéndose á las reales órdenes de 5 de agosto de 1851 y 22 de julio de 1865, las mercancías que conduzca en este primer viaje, hecho con bandera provisional, tendrían que satisfacer derechos como si fuesen conducidas realmente en bandera extranjera; y esto, según se indica en el referido despacho, parece duro, tratándose como se trata de un buque destinado á formar parte de nuestra marina mercante, siendo así que si el interesado lo lleva en lastre ó sólo con carbón de piedra, sufrirá grandes perjuicios, puesto que va á hacer una larga travesía, el Rey (q. D. g.), teniendo en cuenta lo propuesto por el referido cónsul y por el Ministerio de Estado; considerando que el decreto de 22 de noviembre de 1868, aplicado á la Península é islas adyacentes, y los de 29 de diciembre del mismo año y 3 de diciembre de 1869, estableciendo análoga legislación para las provincias de Ultramar, tienden de igual manera á favorecer el desarrollo de nuestra marina mercante por medio de la adquisición de buques, sean ó no procedentes del extranjero, ha tenido á bien acordar que, tanto el buque de que se trata como los demás que se adquirieran en otros países y que hagan su primer viaje á esa isla ó á las de Puerto Rico y Filipinas con bandera provisional, satisfagan los derechos de las mercancías que conduzcan como si fuesen éstas en bandera española; pero á condición de que lleven sus pasavantes y demás documentos expedidos en debida forma con intervención de nuestros respectivos cónsules, debiendo además llenar inmediatamente las formalidades de matrícula y abanderamiento definitivo.—De real orden lo comunico á V. E. para su conocimiento y efectos correspondientes.—Dios guarde

---

(1) Real orden de 27 de abril de 1871 (*Gaceta* de 14 de mayo de 1871).

á V. E. muchos años. Madrid 27 de abril de 1871.—López de Ayala.—  
Señor Intendente general de Hacienda de la isla de Cuba.

*Contrabando de guerra.*

Los tratados celebrados por España con otras naciones definiendo dicho contrabando de guerra, son los siguientes:

Tratado de paz con Francia en 1660, arts. 11, 12 y 13.

Idem con Inglaterra en 17 de diciembre de 1665, arts. 27 y 28.

Idem íd. con íd. en 23 de mayo de 1667, ratificado en Utrech á 9 de diciembre de 1713, arts. 24 y 25.

Idem de Viena de 1.º de mayo de 1725, con el emperador de Alemania, art. 7.º

Tratado con Dinamarca en 18 de julio de 1742, art. 6.

Idem con los Estados Unidos de América en 27 de octubre de 1795, art. 16.

Idem con la República de Santo Domingo en 18 de febrero de 1855, art. 23.

Idem con las Dos Sicilias en 26 de marzo de 1856, art. 20.

*Reglamento concerniente al bloqueo de puertos enemigos y á la captura de buques enemigos ó sospechosos (1)*

Ministerio de Marina.—Dirección de armamentos.—Ministerio de Estado.—Dirección de asuntos políticos.

Art. 1.º Se considera bloqueado un puerto enemigo cuando cierra su entrada el número de buques de guerra suficiente para que sea peligroso el paso.

Art. 2.º Debiendo ser el bloqueo efectivo y constante para que se considere válido, si los temporales ú otras circunstancias apartasen á los buques bloqueadores de la entrada del puerto bloqueado, los buques neutrales que entren ó salgan durante su ausencia, no se entenderá que violan el bloqueo.

Art. 3.º Establecido éste, no empieza á surtir sus efectos sino después de notificado por el jefe de la escuadra bloqueadora á los cónsules de las potencias neutrales por medio de una circular, advirtiéndoles que acto

---

(1) 26 de noviembre de 1864.

continuo señalen el plazo que estimen necesario para la salida del puerto de los buques de sus respectivas naciones; y si pareciese admisible el que designen, lo manifestará así, dejando libre el paso á dichos buques durante el plazo concedido.

Asímismo ha de comunicarse la noticia de quedar establecido el bloqueo al Gobierno de S. M., para que éste lo notifique en debida forma por la vía diplomática á los gobiernos de todas las naciones neutrales.

Art. 4.º Aun después de publicada esta notificación, el bloqueo no debe considerarse conocido por un buque que se dirija al puerto bloqueado sino luego que se le haya hecho la notificación especial, que habrá de consignarse en los documentos de dicho buque por el comandante de la embarcación de guerra que se comisione al efecto.

Art. 5.º Después de verificada la notificación especial, cualquier tentativa para entrar en el puerto, constituye violación del bloqueo, y el buque responsable de ella debe ser apresado.

Art. 6.º En el caso de presentarse un buque, notificado especialmente, con intención de romper el bloqueo, el apresamiento deberá hacerse en cualquiera de las circunstancias siguientes:

1.ª Si fuese sorprendido en el momento de pasar la línea de los buques bloqueadores.

2.ª Si habiéndolo intentado, fuese perseguido por uno de éstos sin *perderlo de vista*; pues faltando esta condición, ó si entra en un puerto neutral, quedará libre.

3.ª Si habiendo conseguido pasar la línea, intenta salir del puerto ó romper de nuevo el bloqueo.

Art. 7.º Cuando un buque neutral se presente ante el puerto bloqueado ó intente romper la línea arrostrando el fuego de los bloqueadores, se entenderá que los disparos equivalen á la notificación especial, y podrá ser apresado.

Art. 8.º Si un buque de guerra neutral intentase romper la línea del bloqueo, después de advertido de la existencia de éste, se le rechazará por la fuerza, siendo dicho buque responsable de las consecuencias de su agresión.

Art. 9.º Si por razón de arribada forzosa, como mal tiempo, falta de víveres, etc., se presentase un buque ante el puerto bloqueado, se le podrá permitir la entrada, previa justificación de la causa porque la solicita. Pero si llevase contrabando de guerra, deberá depositarlo en poder de los

buques bloqueadores antes de entrar en el puerto, ú obligarse á conservarlo á bordo hasta su salida.

Art. 10. Bajo la denominación de *contrabando de guerra* se comprenden los cañones, morteros, fusiles y toda especie de armas; las bombas, granadas, balas, cápsulas, mechas, pólvoras y salitre; los objetos de equipo, como uniformes, correaes ó sillas de caballo y bridas, y en general, todos los instrumentos ú objetos fabricados para la guerra.

Art. 11. El tribunal que haya de entender en la calificación y juicio de las presas, residirá en...

Art. 12. En el caso de hallarse en peligro un buque nacional, ó de haber sido capturado por enemigo, deberá prestársele auxilio, haciéndose los esfuerzos posibles para represarlo, sin que la represa dé derecho alguno sobre el buque represado.

Si la represa fuese de un buque neutro, se considerará como enemigo en el caso de haber permanecido en poder de éste más de veinticuatro horas, á menos de que medien circunstancias excepcionales, cuya apreciación se reserva S. M.

Art. 13. Fuera de la línea de bloqueo, y aunque no se intente romperlo, es legítima la presa de los buques pertenecientes al estado enemigo ó á los ciudadanos del mismo, con toda la propiedad enemiga que se encuentre á bordo, siempre que haya precedido al acto de la captura la declaración de guerra. La parte de cargamento neutral que conduzcan dichos buques enemigos, será libre si no consiste en contrabando de guerra.

Art. 14. En iguales circunstancias, deberá ser detenido y apresado cualquier buque neutral que transporte con destino al enemigo ó por su cuenta, objetos de contrabando de guerra, despachos oficiales ó tropas de tierra ó de marina; mas si el contrabando no constituyese más de la mitad del cargamento, la confiscación sólo alcanza á los objetos que aquél comprenda, quedando libre el resto de la carga, y también el buque.

Art. 15. Las embarcaciones cuya neutralidad no aparezca comprobada por los documentos correspondientes, deben ser igualmente apresadas.

Art. 16. Se considerarán buques sospechosos, y quedarán sometidos á examen, los que lleven documentos dobles ó que aparezcan falsos, los que carezcan de la documentación requerida por los reglamentos del país de su nacionalidad, y los que no detengan su marcha á la intimación del crucero ó resistan el examen de los compartimientos donde se suponga que hay contrabando de guerra. Estos buques sospechosos serán tratados

como enemigos, si no se destruye de algún modo la sospecha que sobre ellos recaiga.

Art. 17. Los buques neutrales mercantes que naveguen convoyados por un buque de guerra neutral, no podrán ser visitados, bastando la declaración del comandante del convoy para considerar que no conducen contrabando de guerra.

Art. 18. A bordo de cada uno de los buques de la escuadra del Pacífico deberá haber un ejemplar de este reglamento.

Madrid 26 de noviembre de 1864.—Hay una rúbrica.

---



## CAPÍTULO VI

### Material de la Marina de Guerra.

---

Es indiscutible la necesidad de que las naciones cuenten con las fuerzas, en el mar, que su situación geográfica y sus colonias exigen. Lo contrario es abdicar por una parte de la posesión de estas colonias, poner en peligro el territorio de la metrópoli y renunciar desde luego y para siempre á la consideración universal para ocupar un lugar secundario, que lleva consigo el desdén de los pueblos y de las naciones fuertes que dirigen la acción diplomática del mundo civilizado.

Si hubiera nación que dejara sin protección su comercio marítimo y aun desatendiera sus colonias, no podía hacer extensiva tan funesta política á la defensa de sus costas.

Cuando los recursos no permiten atender con carácter permanente á tan sagradas obligaciones, hay otros medios, la misma marina mercante, bien expidiendo patentes de corso, bien formando una escuadra voluntaria, que no es idea nueva, adoptando los procedimientos sancionados en Rusia. (1)

La marina mercante, como dice un ilustre escritor, es un elemento muy importante para constituir en tiempo de guerra, meras unidades que ayuden á las fuerzas navales del Estado y protejan al comercio. Por eso, dice el autor á que aludimos, toda potencia marítima debe alentar cuanto á dicha marina se refiera, dando subvenciones y concediendo franquicias á las empresas que construyan buques aptos para servicios de guerra, y otorgando distinciones honoríficas y pecuniarias á las tripulaciones que tomen parte en ellos. La marina mercante y la de guerra, termina dicho tratadista, están tan unidas, que todo cuanto contribuya al fomento de aquélla, redundará en favor de ésta, y por tanto, no debe un gobierno previsor descuidarla.

---

(1) 30 mayo de 1878.

Sobre todo, la defensa de las costas no puede abandonarse, y si no hay posibilidad de construir cruceros y acorazados, hace falta reformar los transportes de la marina mercante para convertirlos en cruceros auxiliares que con su acostumbrada ligereza puedan desempeñar importantes servicios en unión de los destroyers, caza-torpederos, cañoneros, guardacostas y pontones que se sitúan en el litoral, con objeto de presentar de cerca obstáculos al enemigo, y á veces muy serias dificultades que no se vencen tan fácilmente; pues el andar de dichos barcos les permite, con práctica de las costas y mares, recorrer muchas millas sin encontrar al adversario.

Todos los países acuden al poderoso recurso de crear una marina supletoria.

Los mismos Estados Unidos han logrado disponer, según lo demuestra en el estado que sigue el ilustrado escritor D. F. Aldodern, una flota de cruceros auxiliares, aprovechando sus trasatlánticos, que han armado en guerra, conservando, con ligeras variaciones, la misma marinería mercante, que ha pasado al servicio del Estado mediante una fuerte remuneración.

De esta clase de buques auxiliares cuenta hoy día con los siguientes:

	DESPLAZAMIENTO	VELOCIDAD DE MARCHA	ARMAMENTO				PROCEDENCIA DEL BUQUE
			CAÑONES DE				
			15 cm.	12 cm.	10 cm.	P. c.	
<b>EN EL ATLÁNTICO</b>	<i>Toneladas</i>	<i>Millas</i>					
San Luis.....	11.629	22	8	»	»	8	International Navigation Company.
San Pablo.....	11.629	22	8	»	»	8	
París.....	10.794	20	12	»	»	12	Pacific Mail.
Nueva York.....	10.802	20	16	»	»	8	
Newpost.....	2.735	15	»	»	»	8	Red D. Líne.
City of Para.....	3.532	12	»	»	»	8	
Caracas.....	2.584	13	»	»	»	8	Red D. Líne.
Filadelfia.....	2.520	12	»	»	»	8	
Venezuela.....	2.843	12	»	»	»	8	Pan.ª RR. Co.
Orizaba.....	3.497	14	»	»	»	8	
Yumuri.....	3.497	14	»	»	»	8	Pan.ª RR. Co.
City of Washington.....	2.684	15	»	»	»	8	
Saratoga.....	2.820	14	»	»	»	8	Pan.ª RR. Co.
Séneca.....	2.729	13	»	»	»	8	
Yucatán.....	3.525	14	»	»	»	8	Cuba Mail.
Seguranea.....	4.033	14	»	6	4	7	
Vigilancia.....	4.115	14	»	6	4	7	Cuba Mail.
Advance.....	2.605	15	»	»	»	6	
Aliansa.....	2.985	14	»	»	»	6	
<b>EN EL PACÍFICO</b>							
City of Sidney.....	3.017	15	6	»	»	12	Pacific Mail.
City of Peking.....	5.079	13	»	6	»	12	
City of Rio Janeiro.....	3.548	14	»	»	8	8	Pacific Mail.
Perú.....	3.528	14	»	9	»	12	
City of Panamá.....	1.490	12	»	»	»	6	Pacific Mail.
Colón.....	2.686	13	»	»	»	6	
San José.....	2.081	14	»	»	»	6	Pacific Mail.
San Blas.....	2.075	14	»	»	»	6	
San Juan.....	2.076	14	»	»	»	6	Pacific Mail.
Acapulco.....	2.572	12	»	»	»	6	

Como se puede ver, ninguno de estos buques auxiliares sirven en realidad para luchar con los de guerra, ni por sus condiciones defensivas, ni por su armamento, que consiste en cañones de tiro lento en los calibres superiores de 10, 12 y 15 centímetros, y de piezas Maxim en los de menor calibre; pero sí sirven para perseguir y capturar á los pequeños buques mercantes, haciendo el servicio de verdaderos corsarios.

Los norteamericanos, que ante las naciones europeas han manifestado renunciar generosamente al corso, no lo han hecho; todos estos buques no son otra cosa que verdaderos corsarios; aunque los califiquen de cruceros de guerra, no son tales cruceros; sus tripulantes y oficialidad están reclutados en la marina civil; su destino no es combatir sino perseguir á nuestro comercio y aun al de las naciones neutrales, como lo ha demostrado la experiencia.

Ante este ejemplo, bien podemos nosotros desechar toda clase de escrúpulos y empezar á hacer uso de nuestro indiscutible derecho: ármense nuestros trasatlánticos que tan bien dirigidos y tripulados se encuentran; autorícese á nuestra marina mercante para tomar parte activa en la guerra; declárese en una palabra el corso, y pronto se verá cómo desaparecen de escena esos desfigurados corsarios y no se vuelve á dar el caso de que todos los días nos apresen indefensas naves y nosotros no hayamos cogido aún ni una sola de las suyas, ni siquiera las que tan descaradamente cargan y salen con contrabando de guerra de la plaza de Gibraltar, á la vista de las fuerzas españolas en Algeciras.

Estos tres últimos párrafos del conceptuoso escritor citado vienen á robustecer nuestros argumentos, respecto á la conveniencia y necesidad de utilizar la marina mercante como poderoso auxiliar de la de guerra, como fuerza supletoria que está llamada á prestar grandes servicios á España, bien en lucha directa con alguna otra nación, cuando no en las complicaciones que forzosamente han de comprender á nuestra patria en las luchas de las grandes potencias, luchas tanto tiempo contenidas, que quizás podrán evitarse, pero que la ambición de las unas y el celo, enojo y ojeriza de las demás puedan ser provocadas cuando menos se piensen y se esperen.

Para uno y otro caso, no es ocasión de prepararse en el crítico momento de iniciarse el rompimiento de relaciones ó de estallar el conflicto, sino de estar preparados con la previsión consiguiente, porque ya que España no ha de tomar parte directa y por propia voluntad como lo indican

su escasa representación en las relaciones diplomáticas, habrá de hacerlo forzosamente y porque lo exija la conservación de su territorio y el decoro nacional; mucho más si se tiene en cuenta que tales complicaciones, cuando llegan, no pueden eludirse, y solamente tienen la libertad de permanecer completamente neutrales, los que son bastante fuertes para hacer respetar su voluntad, si no con respecto á los intereses de los demás, al menos los suyos propios.

Ni la brevedad del tiempo, ni la improvisación de recursos puede permitir en los instantes supremos preparar lo que debiera estarlo, ni hacer los aprestos que requiere un *casus belli* que todo lo avasalla; véase si no nos sirviera de experiencia bastante, lo acaecido últimamente entre España y los Estados Unidos.

La declaración de guerra es inopinada, sin dejar lugar á prepararse, y en comprobación de nuestro aserto, véase el dato curioso que describe la rápida ruptura de hostilidades en las últimas guerras europeas:

NACIONES	Fecha de la declaración de guerra	Fecha del primer encuentro
Rusia y Turquía.....	2 de julio de 1853.....	23 de octubre.
Inglaterra y Persia.....	1.º de noviembre de 1856.....	8 de diciembre.
Francia y Austria.....	27 de abril de 1859.....	20 de mayo.
Prusia y Dinamarca.....	25 de diciembre de 1863.....	2 de febrero de 1864.
Prusia y Austria.....	18 de junio de 1866.....	24 de junio.
Italia y Austria.....	20 de junio de 1866.....	24 de junio.
Alemania y Francia.....	15 de julio de 1870.....	26 de julio.
Rusia y Turquía.....	23 de abril de 1877.....	23 de abril.

Así las de China con el Japón como la de Grecia con Turquía, fueron inminentes y de breve plazo las ocurridas entre las pequeñas repúblicas del Sur de América, pues no hacemos mención especial de la de secesión en los Estados del Norte contra los del Sur, porque fué tan inopinada que tuvo por base la sorpresa, lo que no debe extrañar como condición de raza. Lo mismo ha ocurrido en el apresamiento de los primeros barcos mercantes españoles en la reciente guerra contra ese país.

Constituye, pues, una lógica y conveniente previsión la conveniencia de organizar los servicios del Estado en cuanto á las fuerzas navales se refieren, tratándose de naciones de escasos recursos y de gran extensión de costas, fomentando la marina mercante por medio de subvenciones á las principales casas navieras, á fin de que las construcciones navales se sujetaran á ciertas condiciones que hicieran á sus barcos útiles y aprovechables para la guerra. Esto resultaría práctico, sobre todo si á la base de

tres diferentes tipos se tenía en cuenta las principales condiciones. Aquéllos podían ser: el de crucero, cañonero y transporte, todos con casco de hierro ó de acero, sujetándose los primeros á la circunstancia de mayor velocidad, capacidad en las carboneras y resistencia para montar cañones de calibre medio; los segundos, disposición y reparto para la conveniente conducción de tropas, ganado, artillería, heridos, etc., y velocidad media para no entorpecer la marcha de otros buques, y á los cañoneros, que serían los grandes remolcadores de los puertos, para uso y aplicación de las empresas navieras, las condiciones más favorables para dichos barcos y compatibles con su servicio en tiempo de guerra.

Esta flota sería muy conveniente, pues una mediana protección y buena artillería de tiro rápido, resuelve hoy el problema de la lucha en los mares, y si bien los grandes calibres imponen el consiguiente respeto, los calibres medianos del moderno sistema son de consecuencias terribles por la lluvia de hierro que en un momento arrojan sobre el barco contrario.

En la defensa de costas hay que tener en cuenta, en primer término, para su fortificación y artillado, la clase de fuegos de que en tierra puede disponerse y la que presentan los buques de guerra que dirijan su ataque sobre aquéllas.

En lo que á costas se refiere, y salvo alguno que otro modelo Parrot y Krupp de 28 centímetros, de antiguo modelo, podemos clasificar la artillería que se usa en España con la indicada aplicación, en cuatro grupos:

Primer grupo.—Comprende este grupo modelos antiguos de escasa potencia y corto alcance, que se encuentran en número considerable en las plazas del litoral, cañones de avancarga rayados, de bronce y hierro, de 16 centímetros; cañones de hierro lisos, Barrios, de 28; morteros, también lisos, de 32; y obuses sunchados, sistema Elorza, de 21.

Segundo grupo.—Cañones de hierro rayado y sunchado de 24 centímetros modelo 1881 y 84; cañón de 15, también sunchado, modelo 1878, y algunos modelos más modernos, cuya fabricación se encuentra ahora suspendida.

Tercer grupo.—Cañones Krupp de 30,5 cm., modelos de 1880 y 87; otros, también Krupp, de 26 cm. de calibre y cuatro piezas Armstrong de 30,5 y 25 cm., montadas en batería en la plaza de Cádiz.

Cuarto grupo.—Cañones sistema Ordóñez de fabricación nacional, cuatro de ellos de hierro entubado de 30,5, 24, 21 y 15 centímetros de calibre, y tres obuses de hierro sunchado de 30,5, 24 y 21 respectivamente.

	PRIMER GRUPO			SEGUNDO GRUPO			TERCER GRUPO			CUARTO GRUPO				
	H. L.	B. R.	H. R.	M/84	M/81	M/78	M/87	M/80	M/80	M/91	M/91	M/91	M/91	M/85
Calibre.....	28	16	16	24	24	15	30,5	30,5	26	30,5	24	21	15	
Longitud de la pieza.....	4,66	3,52	3,19	6,51	5,04	3,67	10,70	10,70	9,10	10,70	8,56	7,49	5,10	
Peso de la ídem.....	12.300	2.950	4.100	17.500	16.500	4.500	48.540	48.540	27.700	48.300	24.700	16.600	6.330	
Ídem del proyectil.....	84	28	28	144	144	28,3	455	455	275	880	195	130	50	
Ídem de la carga de proyección.....	21,6	3,5	3,5	35	30	7	177	141	87	140	72	45	16,5	
Velocidad inicial.....	508	376	341	470	424	475	595	532	530	520	533	560	550	
Angulo máximo de elevación.....	17°	20°	20°	20°	10°	21°	19°	19°	22°	18°	25°	23°	23°	
Ídem íd. de depresión.....	15°	13°	13°	6°	4°30'	5°	6°	6°	6°	5°	10°	10°	6°	
Alcance máximo.....	4.850	5.032	4.693	7.930	4.450	6.600	12.490	11.860	12.112	9.660	10.550	10.800	9.020	
Penetración en planchas de hierro forjado á dis- tancia de 1.000 metros.....	14	„	„	27	23	„	74	62	51	51	41	85	25	
Ídem á 3.000 ídem.....	12	„	„	23	19	„	61	52	41	41	32	26	17	
Ídem á 5.000 ídem.....	„	„	„	16	„	„	51	45	34	34	25	21	13	
Ídem á 8.000 ídem.....	„	„	„	„	„	„	79	37	28	26	20	15	10	

Salta á la vista la necesidad de reformar nuestra artillería de costa, pues los cañones del segundo grupo, los de avancarga de bronce y hierro de 16 y los lisos de 28, tienen un alcance muy limitado y carecen de potencia para luchar con los modernos buques de guerra.

Los entubados ya no responden á las necesidades del combate con los modernos barcos de coraza de acero níquel y acero cementado Harvey, según ha podido comprobarse en las experiencias llevadas á cabo en los polígonos de Mepfen é Indian Head, en los años 1894 y 95.

Las planchas de acero níquel y harveizado de 0<sup>m</sup>,300 de espesor, resistieron con velocidades remanentes de 552 y 576 metros, los proyectiles de las grandes piezas de 28 y 30,5 centímetros, mientras que los de calibre 15, animado de velocidades iniciales mucho mayores, produjeron resultados más satisfactorios. Esto demuestra la necesidad de obtener una gran velocidad inicial aunque se reduzca el calibre, que es precisamente lo que se está haciendo hoy día con la artillería de los buques de guerra.

En Trubia se está preparando la construcción de cañones de acero, en los cuales, aprovechando la pólvora sin humo, se procurará obtener velocidades iniciales superiores á 700 metros, sin traspasar el límite de presión de 3.000 kilogramos por centímetro cuadrado, lo que parece está ya resuelto, dando á dichas piezas una longitud de 45 calibres.

Aprobado el cuadro de la nueva artillería de acero, podremos contar en breve, para la defensa de nuestras costas, con cañones de 26, 24, 21, 15 y 12 centímetros de calibre, cuyos proyectiles tendrán los pesos, velocidades iniciales y efecto útil de perforación á 2.000 metros de distancia, en esta forma: (1)

Calibre — Centímetros	Peso del proyectil — Kilogramos	Velocidad inicial — Metros	Perforación en acero á 2.000 metros — Centímetros	MONTAJES
26	290	710	57,6	De barbata y de casamata con cañonera mínima.
24	230	710	53,1	
21	154	710	421,0	De barbata y de eclipse con muelles.
15	56	710	28,6	
12	28	710	21,4	De pivote con escudo metálico, ambas piezas de tiro rápido.

(1) Estos cuadros están tomados de la obra del sabio ingeniero militar D. Francisco Roldán y Vizcaino, *Tanteos de defensa de las posiciones marítimas*.

En todos estos antecedentes lo primero que importa averiguar cuando se trate de establecer una batería de costa en una posición determinada, es la distancia mínima desde que se la puede ofender y los ángulos de incidencia con que pueden llegar á ella los proyectiles de los barcos.

Si las piezas tiran por cañoneras, el ángulo mayor de fuego no puede exceder de 10° á 12°, en las de calibre menor á 21 centímetros, siendo su acción más limitada en los calibres superiores, en que dicho ángulo no pasará de 7°

Si los cañones están montados á barbata, el ángulo de tiro podrá llegar á 20° ó 25°, como en la artillería de tierra, por lo que muchas baterías de elevada cota, que antes podían substraerse á la acción de los proyectiles enemigos, hoy serán ofendidas por grandes ángulos de tiro á grandes distancias.

El resultado funesto para el servicio de la pieza que han dado las cúpulas y torres blindadas ha producido una moderna reacción á favor de la batería á barbata, que por otra parte ofrece incalculables ventajas en la acción ofensiva.

El siguiente cuadro expresa las distancias á que tendría que situarse un buque con cañones Armstrong de 25 ó Krupp de 24 para que su artillería alcanzase á la costa en el vértice de sus trayectorias, ó con las inclinaciones de caída de 1 por 10 y de 1 por 6.

Altura de la batería de la costa	Distancia para que el proyectil pase horizontal		Distancia para que llegue con inclinación de 1 por 10		Distancia para que llegue con inclinación de 1 por 6	
20	791	1063	2700	4377	3630	5850
30	1001	1280	2742	4425	3667	5887
40	1103	1473	2790	4490	3704	5924
50	1214	1640	2846	4537	3740	5761
60	1305	1761	2888	4570	3779	5999
70	1400	1880	2940	4600	3816	6036
80	1500	1996	3000	4635	3852	6072
90	1590	2109	3045	4660	3886	6105
100	1674	2221	3087	4684	3920	6138
110	1750	2335	3140	4720	3950	6163
120	1840	2444	3185	4760	3980	6191
130	1900	2548	3245	4805	4009	6221
140	1950	2647	3275	4859	4038	2254
150	1992	2740	3314	4913	4066	2274
160	2047	2834	3350	4960	4093	6311
170	2100	2920	3395	5020	4121	6346
180	2153	2998	3440	5065	4147	6378
190	2204	3068	3475	5095	4174	6409
200	2255	3131	3512	5128	4200	6439
210	2305	3163	3550	5160	4225	6460

Altura de la batería de la costa	Distancia para que el proyectil pase horizontal		Distancia para que llegue con inclinación de 1 por 10		Distancia para que llegue con inclinación de 1 por 6	
220	2354	3198	3588	5200	4250	6482
230	2405	3237	3630	5240	4275	6506
240	2448	3278	3674	5275	4300	6531
250	2492	3322	3718	5315	4325	6557
260	2533	3375	3745	5350	4349	6587
270	2573	3428	3775	5388	4374	6618
280	2614	3482	3795	5422	4399	6643
290	2654	3535	3820	5450	4423	6679
300	2695	3588	3844	5491	4448	6709

NOTA. De cada dos columnas de distancias, la 1.<sup>a</sup> se refiere al cañón inglés de 10 pulgadas y 15 toneladas, y la 2.<sup>a</sup> al cañón Krupp de 24 cm., L115, C185.

Aunque á veces en la práctica sucede lo contrario, siéntase, en teoría, que la probabilidad de ser ofendida una batería de costa por los cañones de los barcos, no es tanta como la que tienen los agresores de ser batidos por aquélla.

Examinando teóricamente la cuestión, vemos que en primer término la fijeza de la explanada ofrece ventajas para el tiro á las baterías de tierra, y aun suponiendo al barco inmóvil, siempre será favorecida la batería de tierra, aun en el caso de que la longitud de aquél sea menor que el desarrollo de la magistral de la batería.

En efecto, el blanco vertical del barco es próximamente de 6 metros en las bordas, más el que corresponda á 16 ó 17 metros de anchura de cubierta por el ángulo de caída de los proyectiles de tierra, mientras que el blanco vertical de la batería es, á lo más, la altura del parapeto y la que corresponda á la anchura de los terraplenes (próximamente 10 metros), lo que arroja una altura total de 3<sup>m</sup>,20 á 3<sup>m</sup>,90 de blanco.

Cuando la batería de tierra se halla al nivel del mar, el blanco ficticio vertical equivalente al horizontal de los terraplenes de 10 metros de anchura, será solamente de 1 metro 1,66 ó 2 metros, según corresponda á ángulos de incidencia de 1 por 10, 1 por 6 ó 1 por 5.

A mayor altitud de la batería se reduce el ángulo de arribada y por lo tanto el blanco, y para que los proyectiles del buque puedan alcanzar, con las pendientes de caída indicadas, á la otra de tierra, necesita estar separado aquél más de 4.000 metros de la batería y á cuya distancia disminuye la probabilidad de acierto.

El fuego más peligroso contra las baterías de costa, es el de Shrapnel y

el de cascós de granada, por la abertura de su cono de dispersión, que siendo de 12° en los primeros y hasta 50° en los segundos, aumenta la inclinación de la caída.

En las baterías cuya cota del terraplén es menor de 15 metros, el tiro de las ametralladoras y cañones de tiro rápido de las cofas es muy peligroso, porque la puntería es directa y se puede rectificar.

El fuego de obús y mortero no ofrece temor alguno, como no sea aplicado á una gran extensión superficial.

Al tratar del fuego de los buques es preciso señalar como punto de partida su artillado, y al propio tiempo las formas diferentes que aquéllos han adoptado para montar sus cañones, y asimismo los distintos proyectiles que disparan.

Divídense los acorazados propiamente dichos, en cuatro tipos, en esta forma (1):

Acorazados de batería (2).

Acorazados de reducto central (3).

Acorazados de torres giratorias cubiertas (4).

Acorazados de torres á barbata (5).

Desde el ataque á Sebastopol (6), se pensó en proteger los costados de los buques contra los proyectiles explosivos, haciendo las primeras pruebas con planchas de hierro de 110 y 114 milímetros de espesor (7).

Esta coraza, que cubría sólo la parte central, se extendió á toda la cintura desde el puente hasta 2<sup>m</sup>,50 por debajo de la línea de flotación, alcanzando un espesor de 0<sup>m</sup>,305 (8).

En el segundo tipo de acorazados se ensanchó la plancha en el medio hasta el puente superior, formando un reducto cerrado, con cañonera en los chafanes, dando á la coraza, también de hierro, un espesor mayor en el centro que en las extremidades del barco, el cual fluctuó entre 0<sup>m</sup>,152 (9) á 0<sup>m</sup>,369 (10).

---

(1) Adoptamos la clasificación de la marina inglesa, que es la reguladora en la arquitectura naval de casi todos los países.

(2) Tipo que sirvió de modelo hasta 1865.

(3) Sucedió al anterior en la época de 1865 á 1876.

(4) 1868 á 1872.

(5) Tipo moderno, usual hoy desde 1886.

(6) 1855.

(7) *Gloire* y *Barriar*, de la marina francesa.

(8) *Kaenig-Wilhelm*, de la marina alemana.

(9) *Bellerophon*, de la marina inglesa.

(10) *Tegettoff*, de la marina austriaca.

Para proteger de los tiros fijantes al interior, se blindó el puente de cubierta con planchas de 9 á 12 milímetros.

Reinando aún el segundo de los tipos descritos, empezaron á construirse (1) buques con torres giratorias acorazadas, colocadas en la parte central del puente y apoyadas sobre un reducto acorazado y blindado, propio de los proyectiles entonces en uso, cuya reforma, si bien daba mayor campo de tiro á los cañones, reducía su ángulo de tiro. Tres distintas especies de coraza se usaron en estos barcos para la cintura, reducto central y torres. El 1.º, de 0<sup>m</sup>,127 á 0<sup>m</sup>,178; el 2.º, de 0<sup>m</sup>,102 á 0<sup>m</sup>,178; también el 3.º alcanzó un espesor de 0<sup>m</sup>,457 (2) y máximo de 0<sup>m</sup>,760.

El barco tipo del 4.º grupo (3) carece de coraza de flotación y en él se adoptan los compartimientos estancos al objeto de evitar sea sumergido por una vía de agua que podrá interesar dos ó tres de aquéllos por penetración del proyectil (4), sin perder sus condiciones de estabilidad.

Las máquinas de locomoción y cuanto se conoce con el nombre de partes vitales, se encerraba en un reducto con coraza de 0<sup>m</sup>,305 de espesor con almohadillado de madera intermedio (5).

Ya hemos dicho en otro lugar que ha predominado el montaje de las piezas á barbata, por lo complicado del giro de las torres y la dificultad de dar salida á los humos, substituyendo aquellas torres giratorias por otras fijas.

El espesor de la coraza ha llegado á 0<sup>m</sup>,480 en las torres (6) y 0<sup>m</sup>,457 (7), y las planchas del blindaje de cubierta 0<sup>m</sup>,76.

Los ingleses han adoptado la instalación de barbetas en el eje de simetría (8), y los italianos un puente blindado, y encima un reducto descubierto para la artillería, que puede hacer fuego en todas direcciones (9). Las pantallas-escudos se emplean para cubrir á los sirvientes de las piezas, obteniéndose con aquellas reformas ángulos de tiro más pronunciados y mayor economía con la supresión del reducto.

---

(1) 1868.

(2) *Colossus*, de la marina inglesa.

(3) 1886.

(4) *Inflexible*, de la marina inglesa.

(5) *Duilio* y *Dandolo*, de la marina italiana.

(6) *Lepanto*, de la marina italiana.

(7) *Camperdown*, de la marina inglesa.

(8) *Admiral*.

(9) *Italia*.

El acorazamiento vertical se ha substituído por blindajes construídos horizontales, en ángulo ó en arco, para proteger las máquinas y calderas y soportar encima las torres ó reductos á barbata.

En los blindajes, el acero ha resuelto el importante problema de menor peso á igualdad de resistencia de coraza, y por lo tanto más velocidad en el buque.

A esta condición han de sujetarse con especialidad los cruceros protegidos, por la especial misión que les está confiada y de que ya nos hemos ocupado oportunamente. El espesor de su coraza es de 0<sup>m</sup>,330 y el del blindaje de cubierta, 0<sup>m</sup>,76.

La coraza de cintura vuelve hoy á alcanzar la devoción en las construcciones navales dedicadas al combate; así Inglaterra, que fué uno de los países donde más efecto hizo la supresión de la coraza, prefiriendo los blindajes de cubierta, ha reaccionado, acorazando á sus barcos con planchas de doble espesor (1), de acero Harvey de 0<sup>m</sup>,250 á 0<sup>m</sup>,355, en una longitud de costado de 91<sup>m</sup>,40 por 4<sup>m</sup>,87 de altura, recubriendo toda la batería y el castillo central (2).

Alemania y Austria emplean hoy en sus barcos una faja acorazada de acero níquel de 0<sup>m</sup>,270 de espesor (3), é Italia, que con tanto entusiasmo acogió la idea del blindaje de cubierta, dota igualmente á sus modernos barcos con coraza de cintura en toda la longitud del casco (4).

La conveniencia de mayor velocidad inicial en menor calibre ha dado al traste con los monstruosos cañones de Krupp de 35 centímetros, Armstrong de 44 y los franceses de 42 y 37, pues en recientes experiencias con planchas de níquel, los proyectiles de aquellas piezas no produjeron el efecto de perforación que era necesario (5). Fué, pues, disminuído el calibre (6) y aumentada la longitud de la pieza, obteniendo así mayor efecto útil de perforación en las modernas planchas.

Aún se emplean en algunos barcos cañones Krupp de 26 centímetros (7), cuyo uso es muy poco frecuente, habiéndose reducido los calibres en casi

---

(1) *Nilo y Trafalgar.*

(2) *Majestic.*

(3) *Wurtemberg, Baden, Wien y Buda-Pesth.*

(4) *Roger de Lauria, Doria, Amiral, Saint Bon y Emmanuel Filibert.*

(5) 1894 y 95.

(6) 30<sup>m</sup>,5

(7) Alemania.

todos los países, cuya exageración llegó á emplear el cañón de 100 toneladas (1).

Francia y Rusia han reducido también el calibre de los cañones de sus barcos á 30 y 30<sup>cm</sup>,5 (2), empleando los Estados Unidos el cañón Maxim de 32 en sus modernos barcos (3), y aún más reducidos (4).

La granada ordinaria, la granada perforante de acero ó fundición endurecida y la granada-torpedo cargada con pólvoras vivas.

No hacemos mención de otros proyectiles al parecer empleados por la marina de los Estados Unidos, y que su empleo no admite duda por los dolorosos recuerdos que de ellos conservan algunos de los heridos de la reciente campaña.

Nos referimos á los proyectiles incendiarios que indudablemente existen, pues sus crueles huellas las conserva un distinguido oficial (5) de la marina española, cuyas quemaduras, causadas con un líquido combustible, acusan la presencia de éste en el interior de algunas granadas, líquido que al verse corre inflamado produciendo el incendio inmediato. No de otro modo se explica que nuestros barcos hayan ardido todos desde los primeros momentos del ataque enemigo, tanto en Cavite como en Santiago de Cuba.

Esa substancia no es difícil alojarla en el interior del proyectil valiéndose para encenderla de alguna cantidad de fósforo que, como es sabido, al contacto del oxígeno del aire produce espontánea combustión.

Lo que no puede menos de extrañar es la falta de sentimientos humanitarios en quienes emplean tales substancias, no admitidas por los usos de la guerra en el derecho de gentes, ni sospechadas en poder de aquellos que pretextando su intervención en la guerra de Cuba por la crueldad con que dicen trataban los españoles á los insurrectos cubanos, que constituye la más indigna mentira y la calumnia más infame, siendo ellos los que han dado constante espectáculo de barbarie y crueldad.

Respecto al efecto de los proyectiles sobre las corazas y blindajes de los buques, diremos, que la resistencia ofrecida por el acero níquel y cementa-

---

(1) Inglaterra é Italia.

(2) *Cizoi-Veliky*, de la marina de guerra rusa.

(3) *Indiana, Iowa, Massachussets, Oregon y Texas*.

(4) *Kearsarge, Kentucky, Illinois, Alabama y Wiscousin*.

(5) El teniente de navío Sr. Bustamante.

do Harvey, con espesores de 0<sup>m</sup>,250 y 0<sup>m</sup>,355, dan más garantía de resistencia que las gruesas corazas de hierro forjado.

Si representamos por *P* la penetración en centímetros, por *D* el diámetro del proyectil, por *E* su energía en kilográmetros, recordando el valor de  $\pi$  en fracción decimal (3,14159), mediante la aplicación de esta fórmula

$$P = \sqrt[4]{\frac{D}{1562,5}} = \left(\frac{E}{\pi}\right)^3$$

obtendremos como resultado una tabla de penetraciones en hierro forjado, mediante la cual, y reduciendo los espesores de coraza en 1 por 5 ó 1 por 4, puede calcularse la penetración en compound ó en acero, respectivamente.

Dis- tancia de tiro — Metros	PENETRACIONES EN CENTÍMETROS EN CORAZA DE HIERRO FORJADO														
	C. Krupp de			C. Ac. en proyecto					C. H. E. Ordóñez				C. H. R. S.		
	30,5	30,5	26	26	24	21	15	12	30,5	24	21	15	24	24	
	L./35. M./87.	L./35. M./80.	L./35. M./80.	L./45. »	L./45. »	L./45. »	L./45. »	L./45. »	L./35. M./91.	L./35. M./91.	L./35. M./91.	L./34. M./85.	L./27. M./84.	L./21. M./81.	
0	75,1	68,6	57,1	76,0	69,0	61,0	43,0	35,0	57,1	46,7	40,7	30,3	32,8	26,1	
500	71,6	65,5	53,9	72,7	66,5	58,4	40,5	32,4	54,2	43,8	37,7	27,4	29,9	23,9	
1000	68,5	62,7	51,1	68,9	62,4	55,7	36,8	28,7	51,2	40,8	34,8	25,4	27,3	22,1	
1500	65,9	59,8	48,4	65,5	58,7	53,5	33,4	25,3	48,7	38,4	32,6	22,6	25,0	20,4	
2000	62,7	56,6	45,7	62,3	55,2	50,9	30,4	22,4	46,2	36,0	31,1	20,6	23,0	19,0	
2500	59,7	54,0	43,5	59,1	51,9	47,1	27,4	19,7	43,7	33,7	28,2	18,8	21,3	17,9	
3000	55,2	52,0	41,3	54,8	48,5	44,4	24,1	16,6	41,6	31,9	26,4	17,3	19,8	17,0	
3500	54,4	50,6	39,4	53,6	43,8	40,7	20,6	13,5	39,7	30,0	24,9	16,0	18,6	16,2	
4000	52,0	48,8	37,7	51,2	38,9	36,8	17,2	10,4	37,7	28,4	23,3	15,3	17,7	15,6	
5000	47,7	44,8	34,2	46,7	33,8	31,0	17,0	7,3	34,4	25,5	21,0	13,5	16,3	14,6	

CLASE DE CORAZA Y TIPO DEL BUQUE	DISTANCIAS HASTA LAS CUALES PUEDEN PERFORARSE LAS CORAZAS DE LOS BUQUES DE COMBATE DE HIERRO FORJADO, ACERO COMPOUND Y ACERO													
	C. Krupp de			C. Ac. en proyecto de				C. H. E. Ordóñez			C. H. E. S. de			
	30,5 M/87	30,5 M/80	26 M/80	26 »	24 »	21 »	15 »	12 »	30,5 M/91	24 M/91	15 M/85	24 M/84	24 M/81	
Corazas de hierro forjado de 229 mm. de espesor, barcos del tipo «Hércules».....	12.500	11.500	10.500	9.050	9.250	8.000	3.300	1.900	9.660	6.200	4.200	350	1.700	450
Corazas de hierro forjado de espesor, barcos del tipo «Tunderer».....	11.100	11.060	6.500	9.050	6.000	5.100	1.900	600	6.400	3.400	1.900	»	250	»
Corazas compound de 457 mm. de espesor, barcos del tipo «Admiral».....	5.900	4.300	2.000	5.600	3.200	2.700	»	»	2.200	600	»	»	»	»
Corazas de acero de 550 mm. de espesor, barcos del tipo «Formidables».....	2.600	600	200	2.800	2.000	1.000	»	»	400	»	»	»	»	»

La fórmula  $T = 102,4 \frac{\lambda}{\mu} \cdot a^2 s \cdot 10^{0,012(s-a)}$  (1) aplicada á las planchas de acero níquel y acero Harwey de 45,6, 30,50, 20,3 y 15,2 centímetros de espesor, nos dará las fuerzas vivas en tonelámetros de que han de estar dotados los proyectiles para atravesarlas.

En dicha fórmula representan las letras:

$T$  La fuerza viva del proyectil en el momento del choque.

$a$  Su diámetro.

$s$  El espesor de la plancha.

$\lambda = 1,3$  Coeficiente característico del metal de las corazas.

$\mu =$  Coeficiente del proyectil, que es la unidad para las granadas indeformables de acero, y 0,6 para las de inferior calidad.

PIEZAS	FUERZA VIVA, EN TONELÁMETROS, QUE TIENE QUE ANIMAR AL PROYECTIL PARA ATRAVESAR PLANCHAS DE ACERO Ó ACERO HARWEY DE UN ESPESOR DE			
	18 pulgadas =45,6 cm.	18 pulgadas =30,5 cm.	8 pulgadas =20,3 cm.	6 pulgadas =15,2 cm.
	Toneláms.	Toneláms.	Toneláms.	Toneláms.
Cañón Krupp de 30,5 centímetros, Mod. 87 C. Krupp de 30,5 centímetros, Mod. 80.... C. H. E. de 30,5 centímetros, Mod. 91 ....	8.541	3.764	1.890	1.229
C. Krupp de 26 centímetros, Mod. 80..... C. Ac. de 26 centímetros, en proyecto.....	7.030	3.294	1.555	1.011
C. H. E. de 24 centímetros, Mod. 91 . . . . . C. Ac. de 24 centímetros, en proyecto..... C. H. R. S. de 24 centímetros, Mod. 84 . . . . C. H. R. S. de 24 centímetros, Mod. 81 . . . .	6.328	2.737	1.400	910
C. H. E. de 21 centímetros, Mod. 91 . . . . . C. Ac. de 21 centímetros, en proyecto.....	5.264	2.308	1.165	757
C. H. E. de 15 centímetros, Mod. 85 . . . . . C. Ac. de 15 centímetros, en proyecto..... C. Ac. de 12 centímetros, en proyecto.....	3.155 2.200	1.395 627	699 488	452 317

A fin de comparar el impulso con que se atiende á la Armada nacional por las primeras potencias navales, véase los buques construídos que contaban en 31 de marzo de este año (2) y los que quedaban en construcción. Son datos de sus listas oficiales.

(1) Wallier, *Balística experimental*.

(2) 1898.

BUQUES CONSTRUIDOS

	Gran Bretaña...	Francia.....	Rusia.....	Alemania.....	Italia.....	Estados Unidos.	Japón.....
Acorazados.....	52	27	12	17	15	5	3
Cruceros acorazados.....	18	9	10	3	3	2	1
Idem protegidos.....	95	30	3	7	15	14	10
Idem sin proteger.....	16	16	3	21	1	10	8
<i>Buques para la defensa de las costas</i>							
Acorazados.....	15	14	15	11	»	20	3
Buques especiales.....	3	1	5	1	2	1	»
Idem torpederos.....	35	13	17	2	15	»	1
Destroyers.....	50	»	1	»	»	»	»
Torpederos.....	96	211	174	113	142	8	44
TOTAL.....	382	321	240	175	198	60	70

BUQUES EN CONSTRUCCIÓN

	Gran Bretaña...	Francia.....	Rusia.....	Alemania.....	Italia.....	Estados Unidos.	Japón.....
Acorazados.....	12	8	6	5	2	8	3
Cruceros acorazados.....	8	10	1	2	2	»	6
Idem protegidos.....	24	10	3	8	3	1	6
Idem sin proteger.....	»	»	»	»	»	»	1
<i>Buques para la defensa de las costas</i>							
Acorazados.....	»	»	1	»	»	»	»
Buques especiales.....	»	»	»	»	2	»	»
Idem torpederos.....	»	2	»	»	»	»	»
Destroyers.....	46	8	28	1	1	20	8
Torpederos.....	»	38	»	9	2	22	12
TOTAL.....	90	76	39	25	10	71	36

La escuadra acordada por los Ministros de Austria y Hungría, constará de 15 buques acorazados que oscilarán entre 6.000 y 9.000 toneladas; siete cruceros entre 4.000 y 7.000, y siete cruceros de 3.<sup>a</sup> clase entre 1.500 y 2.000; 15 cañoneros torpederos y 90 torpederos de varias clases. Todos los nuevos buques serán construídos en astilleros austriacos y recibirán su ar-

mamento de los talleres nacionales, excepto la gruesa artillería. Los barcos que ahora se construirán son: 5 acorazados, 5 cruceros, 8 cañoneros torpederos y 60 torpederos, mediante un crédito extraordinario de 55 millones de florines. El plazo señalado para cubrir este crédito fué de diez años, pero á instancias de los Ministros de Hacienda y Marina ha sido prorrogado.

Los cruceros acorazados que según el nuevo programa han de construirse, tendrán 6.100 toneladas, 8.600 caballos de vapor, 20 nudos de velocidad y un poderoso armamento.

El proyecto comprende también la construcción de tres monitores y seis buques más para la flotilla del Danubio.

El proyecto de construcciones navales para Alemania aprobado recientemente, comprende las que han de ejecutarse durante el quinquenio de 1898 á 1903.

Teniendo en cuenta las construcciones comenzadas, el total de las que deben terminarse en el plazo indicado, es el que sigue: 9 acorazados de escuadra, 5 cruceros de primera clase, 14 de segunda y seis divisiones de torpederos.

Las sumas que han de invertirse anualmente se indican á continuación.

AÑOS	FRANCOS
1898.....	64.250.000
1899.....	68.750.000
1900.....	81.875.000
1901.....	81.125.000
1902.....	78.125.000
1903.....	71.750.000
TOTAL.....	445.875.000

El coste, por tonelada, en la construcción de los acorazados modernos más potentes de las marinas extranjeras, importa:

Alemania.....	1.600 á 1.700 pesetas.
Estados Unidos..	1.120 á 1.650 »
Francia.....	1.800 á 2.000 »
Inglaterra..	1.400 á 1.700 »
Italia.....	1.350 á 2.000 »
Rusia.....	1.300 á 1.850 »

No es ya el problema predominante el del cañón y la coraza el que preocupa á los Estados para la organización de sus fuerzas navales; otra es la cuestión latente que de algún tiempo acá merece la atención de la ma-

rina de guerra de todos los países, y especialmente de las grandes potencias, y que hoy con mayores bríos surge para resolver, por la importancia capital que entraña asunto tan importante de suyo y que tanto puede influir en la composición de las escuadras, para que en la terrible competencia del combate, los hechos den la elección á uno de los dos sistemas que se disputan la preponderancia y aspiran á la superioridad. Mucho dudamos que ésta pueda proclamarse según las razones en pró y en contra de cada uno de tales sistemas que á la lucha llevan los progresos de la ciencia de la guerra.

La triste experiencia de los hechos ha demostrado, con la poderosa fuerza de los números, que entre la terrible acción de la artillería gruesa y la alarmante amenaza del torpedo, no cabe vacilar un instante dando la ventaja desde luego al primero de los elementos expresados.

Esto no quiere decir que el otro sea desterrado del combate y que su aplicación sea nula, sus efectos negativos y su empleo completamente inútil. Estamos muy distantes de sostener tan absurda teoría. Lo que sí conviene señalar es que aún está poco ejecutado el manejo de los torpedos, y sin alcanzar el completo estudio que ha de proporcionar en su uso la mayor eficacia.

Hay sin embargo que reconocer que la potencia destructora reside en la artillería gruesa, la cual ha demostrado (1) que á 5.500 metros, su tiro es muy eficaz; sus calibres de uso más frecuente son 330, 303 y 203 milímetros. A ésta siguen los calibres medios, piezas de *tiro acelerado* como dicen los ingleses, de calibre 152, 127 y 102 milímetros, cuyos disparos son muy eficaces á los 3.500 metros; ocupan el tercer lugar los cañones de tiro rápido, cuyos calibres son de 67, 57, 47 y 37 milímetros, los cañones revólvers y las ametralladoras. Todos éstos han hecho fuego con gran estrago á los 2.000 metros. Llamó poderosamente la atención en los días que, desgraciadamente para España, hizo pruebas tan efectivas la artillería enemiga, que el fuego se declaraba á bordo en todos los buques españoles: ¿era efecto de los proyectiles ordinarios? seguramente que no, porque en los buques contrarios fué muy raro el caso de incendio por efecto de los proyectiles de nuestros buques ó de los lanzados por los cañones de las fortalezas. A lo que se debió seguramente tan horrorosos efectos fué á las cargas especiales

---

(1) Combate de Cavite (Filipinas 1898).

de las granadas, que al hacer explosión regaban por el buque las substancias incendiarias en ellas contenidas.

Ante el empleo, más ó menos noble, de tales substancias no hay protección bastante eficaz que defienda á un barco de la perfidia de tal estrago; pues aun los de acero tienen bastante material combustible para que el incendio produzca los frutos deseados.

Pudiérase creer que España se dejó seducir por la enorme ventaja que el torpedo daba aparentemente al combate, y atribuir á fantásticas esperanzas ó vehemencia irreflexiva, la decisión mostrada por la inmediata y preferente construcción de torpederos; pero no es en nuestro concepto uno ni otro de los expuestos argumentos los que impulsaran á seguir ese camino hasta cierto punto bastante incompleto y de resultados poco satisfactorios. Lo que determinó esa elección fué la economía impuesta por escasos recursos, tan discutidos siempre en tiempo de paz, en el día propio de la preparación necesaria, y cuya inversión se censura empíricamente tanto, después, cuando el éxito no corresponde á la inversión de lo único con que se cuenta. Hablamos en doctrina y por lo tanto nuestro análisis encaja de lleno en este lugar.

Cuando en tiempos normales, el estudio y los conocimientos de aquellos que los poseen aconsejan una preparación oportuna para el día de la lucha, todos se oponen escandalizándose de los gastos que es preciso realizar; el presupuesto se rebaja para halagar á los más y para evitar la impopularidad que asusta á los mantenedores del proyecto, y por consecuencia, de esa manera sobreviene la ruindad de lo incompleto, que no alcanzará jamás á lo necesario.

¿Es falta de patriotismo en los que se oponen? No; es sobra de miras egoístas, en las que preside el temor de que falte para proposiciones personales é interesadas lo que se destina á la salud de la Patria.

De las cantidades que para el vulgo parecían fabulosas, resultaban exiguas para el desarrollo de la Armada; de ahí que con la obligada mísera atención se aplicasen aquéllas á lo que, produciendo más economía, pudiese ofrecer mayores resultados en la práctica. De ahí que no pudiendo en un principio dedicar enormes sumas á la construcción de acorazados, se repar-tiese la disponible en construcciones de torpederos para invertir así con algún resultado la consignación del presupuesto. Los grandes créditos, es decir, relativamente, vienen después, cuando ya el peligro está encima, cuando no hay lugar para conjurarle; entonces gritan á una los anti-

guos opositores ¡no perdonemos gastos ni medios, ni sacrificio alguno! ¡todos contribuiremos!, lo que á pesar de sus buenos propósitos no llega á efectuarse y se apremia la adquisición de una reducida flota, que tiene las proporciones de una división naval y á ella se la llama escuadra, no con perfidia ni engaño, sino con el afán plausible de contener á la opinión, de halagarla y de satisfacerla.

Se nos dirá que España está pobre, es cierto; que España ha sostenido en el presente siglo 31 años de guerra, mientras que Francia ha mantenido en luchas 27, Rusia 24, Italia 23, Inglaterra 21, Austria-Hungría 17, Holanda 14, Alemania 13, Prusia y Portugal 12, Suecia 10 y Dinamarca 9, también es verdad. Pero también diremos que los sacrificios impuestos por la guerra misma se aumentan y gravan la nación mucho más que los realizados para ser poderosa y fuerte en previsión de la lucha.

Todas las guerras cuestan más, infinitamente más que el sostener un ejército y una marina de nutrida organización, y sobre estas consideraciones hay que consignar los perjuicios en la industria y el comercio, el importe de las indemnizaciones, la pérdida de territorio y el relajamiento moral ante las otras naciones que regularon su conducta por una previsión justa, bien por recibir el auxilio oportuno de todo el país ó porque el carácter firme de sus gobernantes se impuso ante las necesidades de la patria.

Alemania es un ejemplo de esto último; pues ya pertenece al dominio público la lucha constante sostenida por el sabio y enérgico canciller Von Bismark, que á Dios plugo dar á ese país para transformar la modesta nación tributaria en poderoso imperio independiente, substrayéndole á la relativa obscuridad en que vivía, para convertirle en una potencia de primer orden, esencialmente militar.

El Japón, ese pueblo nuevo de Oriente, que si ayer tuvo una civilización adelantada, hoy estaba más cerca de la barbarie que de la cultura de los pueblos modernos, *ha sabido, mejor que España*, regenerarse, buscar un lugar en el concierto de las naciones y alternar en las relaciones del derecho internacional con las demás potencias, debido todo al fomento de su ejército y armada, principalmente de esta última. No ha perdonado sacrificio, ha hecho grandes gastos, pero bien indemnizados están por el respeto conquistado en el mundo militar y político.

Nunca pudo haber costado á Francia la enorme cifra de 5.000.000.000 de francos, á que ascendió su indemnización de guerra para con Alemania,

ni los 7.000.000.000 que en conjunto le costó contienda tan ruinosa, el sostener un ejército mejor organizado.

¡Cuánto más le hubiera valido á España haber invertido los 2.000.000.000 de pesetas á que asciende, solamente en gastos vencidos, el importe de la reciente guerra, en el fomento de una poderosa flota que hubiera hecho un papel más provechoso con el número de acorazados que hoy debe tener una nación de sus condiciones militares, en vez de los dos únicos que habían de ofrecerse forzosamente como víctimas propiciatorias al enemigo, para correr el inmenso ridículo de no responder las apariencias á la realidad y pasar por la vergüenza de confesar que ese pueblo nuevo, cuya historia militar sólo consistía en la guerra de guerrillas y aventureros de la lucha de secesión, vencía en todas partes á la marina española que, por escasez de material y equivocada organización, cuyos defectos parten de antigua fecha, ha ido al sacrificio y enterrado en su constante abnegación y en un heroísmo oscuro, las glorias de pasados días!

Repetimos, en honor de la verdad y de la justicia, dentro de la tesis general que exponemos en doctrina, que esto no es obra de un día; por el contrario, representa muchos años de incuria. Es una vulgaridad, amén de la falta de patriotismo que implica, querer encontrar la falta donde no existe; pues no son los hombres del momento los que pueden improvisar elementos apropiados al combate; los de épocas anteriores son quienes deben prepararlos siempre, aquellos que probablemente regatean después el premio á quienes derramaron su sangre en defensa del nombre de la Patria, comprometido en lucha desigual por la imprevisión de tales improvisados juzgadores que surgen por afán de exhibición al calor de las desgracias nacionales, y con la misma facilidad que en los añosos árboles brotan los hongos y toman vida los parásitos.

La oposición constante que encuentran siempre los gastos necesarios para mantener una seria organización de defensas, es la causa de los desastres que á las veces suelen seguir á tan acendrado egoísmo. Para nada sirven los ejemplos de la historia, y ni la propia desgracia trae el consejo necesario para enmendar los procedimientos erróneos, ni la demostración de aquellos errores sirve de estímulo para cambiar de ruta en la dirección de tan sagrados intereses.

Es un error creer que los gastos que proporciona el elemento armado de una nación no están largamente indemnizados; es, en efecto, un capital invertido cuya renta se cobra en beneficio de todo el país y á la larga

el mismo capital se recobra. ¿Qué son si no los tratados de comercio realizados por la conveniencia, si, del cambio de productos, pero al propio tiempo por la ventaja que proporcionan las relaciones con estados de gran población, cuyo consumo es la riqueza de la nación que á aquéllos envía sus productos?

Estas relaciones las inspira el deseo de aproximarse al fuerte y las regula las ventajas de disfrutar de su amistad. Nada significa una nación poderosamente industrial que descuide por completo sus elementos de guerra; recordemos que en tres años de incansable labor adquirieron nuestros adversarios en la reciente lucha, enemigos ya antiguos en la intención, la soberbia marina que ha hecho sus simulacros de combate á costa de la sangre y del dinero de la noble y descuidada España.

A tal extremo llevaron la organización de sus buques de combate, que su armamento es superior al de las unidades análogas de cualquier otra nación; así, por ejemplo, el crucero americano *Baltimore*, de 4.400 toneladas, tiene como artillería gruesa 4 cañones de 203 milímetros y 6 de 152; mientras que el crucero francés *Dupuy de Lome*, de 6.300 toneladas, no lleva más que 2 de 19 y 6 de 16 centímetros.

Para dar idea de la repartición de la artillería en los navíos americanos, basta estudiar superficialmente la de los acorazados *Massachusetts* y *Oregon*.

Sobre cada uno de estos dos buques existe una torre á proa y otra á popa, ambas acorazadas, conteniendo cada una dos cañones de 305 milímetros. En la parte central hay cuatro torres blindadas, dispuestas en los cuatro ángulos de un rectángulo, cada una de las cuales están armadas con dos cañones de 203 milímetros; y, finalmente, en los espacios comprendidos entre estas torres, están montadas seis piezas de 152 milímetros. Uniendo á lo dicho las piezas de tiro rápido de que disponen, repartidas sobre el puente y en sus cofas, se tendrá idea del formidable armamento de tales naves.

En la memoria redactada por la comisión de oficiales encargados de reconocer los restos de la escuadra española, aparecen las consecuencias que siguen:

- 1.<sup>a</sup> No debe emplearse la madera en la construcción de los buques de guerra.
- 2.<sup>a</sup> Los torpedos deben ser conducidos únicamente por buques preparados especialmente para este objeto.

3.<sup>a</sup> Los cañones de tiro rápido son de suprema importancia en los buques de combate.

4.<sup>a</sup> La batería principal debe colocarse bajo la protección de blindajes de considerable espesor.

Coincide con la primera de las consecuencias enunciadas, la circular dirigida por el ministro de Marina italiano á las autoridades marítimas, proscribiendo el empleo de la madera en la construcción de los buques de guerra.

Debe suprimirse, pues, todo ese exquisito *confort* de que tanto se abusa en la construcción de los barcos, oportuno, sí, para la comodidad del pasajero, pero impropio de todo punto, y á las veces ridículo, para los hombres de guerra.

La detenida preparación con que han organizado su marina los norteamericanos les ha permitido aplicar muchos de los progresos conocidos en el combate moderno, aunque no todos los que ya tienen aplicadas las grandes flotas europeas, ni con todos los recursos que aquéllas han llevado á los buques de las respectivas armadas.

Uno de los problemas más difíciles de resolver en la guerra marítima es la apreciación de distancias.

El teniente Filke, de la marina norteamericana, ha ideado un procedimiento, por medio del cual se obtienen las distancias con la precisión necesaria, para que la graduación en las alzas permita obtener buenos resultados del tiro de la artillería.

Dos teodolitos situados á bordo, y cuya distancia se conoce con gran exactitud, sirven para observar el objeto apuntado por la pieza que se trata de disparar. Los ángulos formados por las visuales de los teodolitos con la línea que los une, se miden con gran precisión con unos aparatos eléctricos sumamente ingeniosos. Un mecanismo de cálculo determina automáticamente la distancia á que se encuentra de la base el objeto apuntado, y por teléfono se comunica al personal de las baterías, que pueden graduar las alzas con un error máximo de 30 metros, para las distancias de tiro más frecuentes.

Los aparatos del teniente Filke, han sido instalados á bordo de la mayor parte de los buques norteamericanos, y los resultados obtenidos son sumamente satisfactorios.

La primera cualidad de un barco que haya de combatir es buena artillería, y sobre todo bien servidas las piezas, tanto por el personal como

por la manera de municionarlas en el combate, pues el sistema de ascensores para varias piezas no es conveniente, y la conducción á grúa ó á brazo es ridícula en armonía con la rapidez de tiro de las piezas modernas.

En las últimas maniobras ejecutadas por la escuadra inglesa del Mediterráneo, se han llevado á cabo interesantes experiencias, con objeto de probar la eficacia de los procedimientos que se emplean en el servicio de municionamiento de las piezas de grueso calibre, y el efecto que, por la trepidación originada por sus disparos, puede producir en la puntería de los cañones de tiro rápido de la misma embarcación.

Asunto es este muy interesante y el de la mayor importancia de los que cabe examinar en este orden de cosas. Con precisión matemática han hecho 10 disparos por minuto los cañones de seis libras; y seis los de 100, obteniéndose alcances de 9 y diez kilómetros respectivamente.

De nada sirve que el material sea espléndido si hay detalles que en la práctica resultan desgraciados entorpecimientos de horrendas consecuencias, y de nada nos utiliza un personal apto, inteligente, dispuesto y valiente hasta el sacrificio, si no tiene en sus manos los elementos necesarios para desarrollar con la rapidez y precisión que exige hoy la ciencia de la guerra los medios adecuados al combate terrible, violento, que en un instante empieza y acaba, combate en que el fuego de cañón parece un trueno formidable de larga duración, sin que apenas se distinga el eco de uno á otro disparo, por la precipitación vertiginosa con que se suceden, ni hay lugar en distinguir tampoco enseguida el efecto de los proyectiles, porque el torbellino de ellos es tal, si se ha tenido la suerte por el contrario de apuntar bien una pieza, que con diferencia de líneas llega un número considerable de aquéllos hacia el mismo ó sobre el mismo lugar en que hirieron los anteriores.

Y para sostener ese fuego vertiginoso, es preciso de todo punto, y absolutamente, que el servicio de las piezas tenga un esmero en el cual consiste probablemente la suerte del buque y el resultado del combate, porque después de aquellos momentos, después de aquella media hora primera, un cuarto de hora quizás, ya todo es inútil, los heroísmos malogrados y la abnegación se estrella contra las olas que invaden el barco deshecho.

No consiente el combate moderno la lentitud; ésa precederá con la meditación necesaria antes del choque, pero desde el cuarto de segundo en que los adversarios se avistan y se ponen al alcance de los cañones, ya no hay más que tirar mucho y bien, afirmar la puntería y dejar hacer lo de-

más á ese precioso adelanto de la rapidez en el tiro como medio eficazísimo de destrucción, el cual necesita para aprovecharse de sus efectos, que el personal tenga muchísima práctica en aquella operación, y que las municiones, en número considerable, estén constantemente al pie de las piezas para que no desmaye su alimentación.

Aquellos aparatos y aquellas condiciones de municionamiento, lo mismo pueden organizarse en los buques mercantes construídos en la forma que se indica, para disminuir la carga del Estado, que á bordo de los de guerra.

Una vez establecido el sistema de subvenciones y que las empresas cumplan con las condiciones estipuladas, la nación puede contar con una flota auxiliar que seguramente no ha de estorbarle, todo lo cual sin perjuicio de las construcciones navales que para la guerra se hagan cuando el estado de fondos ó el presupuesto lo permitan; todo menos acudir en el momento crítico á intentar hacer algo resultando todo poco, pequeño, incompleto, deficiente, mísero y del mayor peligro para la suerte de las armas; pues hay que partir del principio lógico, sin entrar en el campo de lo técnico, que tres ó cuatro cruceros con pretensiones de acorazados, ó aunque así sean, no pueden luchar con 10 ó 12 que los rodean, los abruman, los persiguen y los deshacen en algunos instantes.



## CAPÍTULO VII

### Empleo de la marina mercante.

---

Todas las naciones se preocupan seriamente del fomento de sus flotas, y esto en tiempo de paz, que es durante la época en que los aprestos regulares y la organización sólida se nutre mejor, pues todo pueblo que atiende á su bienestar se prepara en la paz para la guerra.

Proyéctase actualmente en el mar Báltico un gran simulacro naval, en el cual tomarán parte dos escuadras rusas, que sumarán en conjunto 30 buques de guerra.

Lo que demuestra, pues la experiencia nos lo enseña y esas importantes maniobras lo ratifican, que la marina, como el ejército, ha de estar en constante ensayo para conocer sus armas, desenvolver sus aptitudes, preparar y aplicar sus recursos al frente del enemigo, todo eso sin perjuicio de echar mano de otros recursos por los cuales abogamos con toda nuestra fé y entusiasmo de patriotas y de soldados, y que en ciertos casos es preciso aplicar sin detenerse en consideraciones que paralizan toda acción provechosa, malogrando energías útiles.

En efecto, Inglaterra es una potencia cuya industria y comercio son tributarios del mundo entero, y en la que los recursos y producciones interiores no pueden mantener al 45 por 100 de la población, ni proporcionar primeras materias á la mayoría de sus fábricas, donde tienen ocupación las tres quintas partes de su clase obrera. Sería por lo tanto de fatales consecuencias, el que por las vicisitudes de una lucha se paralizara ó suspendiera, aunque sólo fuera durante un mes, su indiscutible dominio sobre los mares.

Basado en tales hipótesis, Rusia y Francia deberían, en el caso hipotético de una guerra con Inglaterra, utilizar una gran parte de las flotas en la defensa de sus costas, mientras que el resto, compuesto de los cruceros más rápidos, surcarían el mar tratando de producir el mayor daño posible á la marina mercante enemiga.

Téngase en cuenta que el 72 por 100 de la marina mercante del mundo entero, es inglesa, y el 28 por 100 restante no basta para aprovisionar al Reino Unido, que por su situación geográfica sólo puede recibir recursos por mar.

Lo expuesto viene en nuestro apoyo, respecto á la necesidad de preparar lo que la frase moderna califica de «guerra industrial», término nuevo que representa una idea muy antigua, pero de oportuna aplicación y de conveniente ejercicio, hoy más que nunca, ante la faz de los acontecimientos, ante el giro que toman las aspiraciones de preponderancia guerrera de pueblos que hasta ahora atendieron pacíficamente á su propio engrandecimiento dentro de los límites de su territorio, pero cuya soberbia y ambición ha sido despertada por fáciles triunfos.

Tal es, en efecto, la actitud de los Estados Unidos, que hasta hace cincuenta años sólo pensaban en aumentar su población, la riqueza de sus industrias y el fomento de su comercio; pueblo en el cual ha vivido con cierto romanticismo la doctrina de Monroe, hasta que se ha considerado con fuerzas suficientes para hacer efectiva una fórmula económica, con tendencias á la completa dominación de América, con exclusión de toda ingerencia europea.

Mas esta aspiración, que hace cincuenta años rompió los moldes del citado romanticismo para vivir una vida más activa, aunque no menos solapada, al abrigo de una diplomacia sutil y eficaz, rasgó el velo de ocultas intenciones y reservada intervención, para lanzar el guante á un pueblo débil ante los inmensos tesoros acumulados en las arcas de una nación virgen de luchas intestinas, nación que en la única guerra sostenida con otros estados (guerra de Secesión), los somete y realiza una confederación poderosa por acuerdo voluntario de los estados rivales, nación que arrolla y aniquila el poder de las vecinas razas indígenas, y con un recelo precursor, y con cruel ensañamiento, lleva la destrucción donde no encuentra aliados que enriquezcan su política de expansión y su absorbente desenvolvimiento, hasta hallar por fronteras los límites del continente, y por límite de su insaciable ambición y de su arbitraria violencia, la línea infranqueable del mar; línea infranqueable entonces, infranqueable en el ayer, que por completo les absorbía su hegemonía, dentro del territorio cercado por el Atlántico y el Pacífico, pero no infranqueable hoy en que el mar de las Antillas les abre el camino de Europa.

Hoy ya no aspiran hipócritamente á realizar la doctrina de Monroe; hoy

aspiran á devolver á Europa la visita que le hizo hace cuatro siglos, con el seguro propósito de conquistar la preponderancia en el mundo, con el de hacer serviles tributarios suyos á los propios conquistadores de su territorio cuatrocientos años ha.

Y, por desgracia, hemos de reconocer que, si su propósito es firme, llegarán á realizarle, siempre, por supuesto, que á Europa no le animara el muy firme de impedirlo. ¿Pero esto último es posible? ¡Ah, no! Sin pesimismo sistemático, hemos también de reconocer que la decadencia, cada vez más acentuada de las razas que pueblan el "viejo continente, permitirá esa imposición humillante. Las pasiones pequeñas se acentúan, el egoísmo impera, las conciencias duermen el sueño del error y de la impiedad, fiando los hombres todo á la soberbia ridícula de su ruín grandeza, que es el epigrama más acabado, la sátira más sangrienta y el escarnio más completo de su extremada pequeñez; los sentimientos están embotados por el ciego afán de un bienestar ambicionado á costa de todo; las ideas caballerescas se consideran hoy anticuado romanticismo, digno del obscuro ayer en que los hombres no sabían leer; pues la ilustración, al parecer, no es compatible con la elevación del espíritu en el sentido recto, sino en el aprovechamiento especulativo. Y en tan adelantada época, y en el emporio de esta civilización, los hombres se desvanecen con los reflejos dorados del honor que otorga la credencial de un ministro, y á los hombres se les sigue manejando con cintas de colores, como decía Napoleón.

¿Cuál es la idea que puede cultivarse para evitar aquella latente amenaza? La que representa el poderío de los estados americanos, unidos entre sí: ¡La idea de la confederación!

¡Esa es la solución del problema! ¡Esa es la manera de evitar que América se eche sobre Europa, ya sea en son de guerra, ya cerrando sus puertos al comercio del viejo continente é impidiendo que el Asia, tan productora y tan sobria, pueda dar salida para el continente europeo á sus abundantes productos!

Es preciso á toda costa impedir que Europa sea sitiada por hambre, que el desatinado proyecto de Napoleón se realice y pueda llegar un día en que sea un hecho real y positivo el bloqueo continental.

España fué la nación que más parte activa tomó en aquellos descubrimientos y en las conquistas de América y de Oceanía; á ella se debió principalmente el campo de expansión que encontró Europa en el nuevo conti-

nente; á ella debió el comercio, ese poderoso lazo de los pueblos, la nueva fase que había de regenerar su antigua existencia, y precisamente por tantos y tan señalados triunfos; precisamente por el papel importantísimo que desempeñó en la historia la antigua colonia romana, la pequeña nación de salvaje heroísmo y de caballeroso rango; precisamente por tales causas conquistó la envidia de todos los otros pueblos de Europa, que vieron con recelo y sobresalto la preponderancia del imperio español, y fué tranquilizándose su temor y calmando su ojeriza la desmembración de aquel pueblo tan poderoso que, en la medida de su precipitada merma, surgían y aumentaban en prestigio las modernas grandes potencias que relegaron á España en el tratado de París á potencia de segundo orden. (1)

Hoy ya no podemos despertar envidia; hoy casi inspiramos lástima; y con la humildad propia de un pueblo cristiano, pero al mismo tiempo, con la fé inquebrantable del siervo de Dios, seamos fuertes cuanto podamos serlo, y mantengamos la idea salvadora de la guerra santa de los tiempos presentes, como la mantuvieron en las famosas cruzadas nuestros dignos antepasados, como la mantuvieron en ocho siglos con tesón cristiano los españoles que dieron al mundo hermoso ejemplo de perseverancia y valor.

Europa distrae su atención en luchas intestinas, mantenidas ayer por la fuerza de las armas, alimentadas hoy por la disimulada acción de la diplomacia, y mientras, duerme el sueño de la imprevisión con respecto á ese poderoso enemigo, que de América vendrá un día á pasear su flota triunfante por los mares del viejo continente, escarneciendo el valor histórico de sus habitantes y mancillando la noble tradición que conquistó en ciclópeas luchas.

Ese enemigo, formado en su origen por las trece colonias inglesas, habitadas por anglo-sajones, cuando se lo permite su pasada pequeñez, expulsan de América á las naciones europeas y consiguen la absorción de las pequeñas repúblicas vecinas, utilizando como medios la compra-venta, la anexión y otros.

Ese pueblo, cuyo quinto presidente, James Monroe, dió á conocer en su famoso discurso (2), la absurda doctrina, no fundada en ningún prin-

---

(1) 1814.

(2) 2 de diciembre de 1823.

cipio legal ni sancionada por las Cámaras, pero conveniente al egoísmo de aquella sociedad heterogénea.

Pueblo á quien tanto aprovechó su especial procedimiento de insaciable ambición, convirtiendo sus trece estados de ayer en cuarenta y cuatro, y además nueve territorios.

Pueblo que en lucha desigual aprovechó la inferioridad de México para anexionarse Texas, Nuevo Méjico y California; que compró á España en 5.000.000 de pesos las dos Floridas, y con otros medios adquirió la Luisiana y la Alaska; que acuchilló inhumanamente á los indios para poseer su territorio; que desdeñó la proposición de Bolívar con malsanos fines, como ha sido demostrado en nuestros días.

Y ante tales precedentes, Europa permanece indiferente más que tranquila, y el engrandecimiento de aquéllos aumenta y su amenaza es más eficaz por cuantos más medios tienen para realizarla.

En la imposibilidad, pues, de que España pueda por sí sola atender á atajar tan inminente mal, acuda en lo posible á atender á la defensa de su territorio y cumplirá la misión que le imponen su tradición y su historia.

Lo que aconseja la estrategia en el caso especial de una inferioridad muy marcada entre los beligerantes, y en presencia de un desarrollo considerable de la marina mercante de uno de ellos, es la guerra de corso, como arma eficaz del débil contra el fuerte.

Cuando no puede mantenerse la guerra de escuadra, se puede sostener la guerra de corso.

Atacar al enemigo en sus intereses comerciales, escoger sus riquezas ó donde las tiene reunidas, sea en el mar ó en las costas, constituye un procedimiento en la guerra que no fué desconocido para nuestros antepasados. Se practicó en gran escala á fines del siglo XVII y en el XVIII, y sus consecuencias han sido muy discutidas.

La guerra contra el comercio enemigo constituye, en efecto, el objetivo principal en dicha época.

Las circunstancias eminentemente favorables á esta forma de guerra naval, se presentan durante la guerra de secesión, donde la flota de los federados, compuesta de buques de vela, se hallaba en gran mayoría. Los barcos confederados hicieron cruzadas célebres, y los nombres de Semmes, Wadell y sus émulos, han adquirido una forma universal. Por cierto, que al estudiar esta guerra, examinando la influencia ejercida en sus grandes

hazañas, sorprende el hecho de hacer constar que ha sido poco importante y que no ha modificado sensiblemente la situación de los Estados del Sur.

Hace ya muchos años se dijo, no sin razón fundada, que la guerra de escuadra sería necesariamente substituída por la guerra de corso, en los conflictos futuros de las naciones marítimas.

El desarrollo de la marina de vapor, las transformaciones del material naval, el empleo de grandes velocidades, son susceptibles de dar á las operaciones de la guerra un desarrollo desconocido hasta nuestros días.

En la lucha largamente sostenida sobre la preferencia que ha de darse á los cruceros ó á los acorazados de escuadra, creemos existe un error de concepto; pues indudablemente cada uno de estos buques tiene su misión determinada, y sólo la escasez de recursos ó la imprevisión puede sorprender á un país marítimo y colonial sin aquellos elementos.

Véase la opinión que sustenta *La Gaceta de Colonia*.

El crucero acorazado moderno no se halla en condiciones para resistir el choque de un acorazado, como tampoco existía igualdad entre la fragata y el navío de línea.

En un encuentro entre un acorazado de escuadra y un crucero acorazado, este último tendría que buscar su salvación en la huida, si no sería destruído. Así, una nación que quiere tener una cierta autoridad en el mar, sin poder disponer de una flota de primer orden, debe procurar poseer barcos bastante numerosos y de gran poder para hallarse en estado de luchar ventajosamente en un combate decisivo. Los acorazados responden á esta necesidad y el gobierno alemán ha obrado cuerdamente haciendo figurar en primer lugar de esta ley á los acorazados de escuadra.

Respecto á los cruceros previstos en la misma, cuando estén todos terminados, siempre se obtendrá una proporción relativamente mayor de acorazados de combate.

Esto es lo lógico, toda vez que la guerra de corso por sí sola siempre será impotente para decidir la suerte de las hostilidades; pero tanto puede influir en esa solución, que es preciso deslindar los campos de acción y reservar á cada procedimiento la importante misión que tiene en el curso de una campaña.

Es el crucero el único instrumento de la guerra de corso. Sólo trataremos aquí del crucero estratégico, es decir, el que afecta más particularmente á esta guerra.

El acorazado de escuadra es el resultado de una síntesis: valor ofensi-

vo, basado en su expresión más completa, y valor defensivo, opuesto precisamente al valor ofensivo del adversario; reúne los diversos elementos que forman este valor ofensivo y defensivo; forma un conjunto entre la velocidad, el radio de acción, la artillería y la coraza.

Si por un desplazamiento dado se aumenta uno de esos elementos, los otros deben disminuir.

En este conjunto hay lugar de tomar la parte de cada uno de dichos factores, según el papel que incumbe al acorazado de escuadra. En el momento supremo de la lucha, este barco debe producir el máximo de potencia ofensiva para atacar á su adversario, y ofrecer el máximo de potencia defensiva para resistir su destrucción.

Estos dos elementos constituyen el valor militar del barco, que resulta el factor principal, dirigido actualmente hacia un tipo nuevo parecido al crucero acorazado. ¿Se atenuarán las diferencias?, y la línea de demarcación entre las dos categorías ¿concluirá por ser indecisa? En materia de construcciones navales es de cuerdos guardarse de hacer profecías que el porvenir rectifica á menudo, desconfiando de apreciaciones demasiado absolutas.

Cada tipo de barco construído provoca la juventud de otro que parece más perfecto; los descubrimientos imprevistos sobrevienen y hacen incesante la evolución del barco de combate. ¿No será una temeridad querer ceñirse á un criterio cerrado? Nos será permitido afirmar que el acorazado sea por el momento y por un porvenir inmediato el instrumento de la guerra de escuadra.

Francia se preocupa del fomento de su flota, lo que ha despertado el recelo de Inglaterra, quien á pretexto de que Rusia daba importancia enorme á la marina de guerra nacional, ha consignado 7.000.000 de libras esterlinas en el presupuesto ordinario del actual ejercicio y 8.000.000 en el extraordinario.

Al programa del ministro inglés Goschen contestará Francia con otro no inferior, además del que ya ha hecho público Mr. Lockroy.

Este, en su carácter de ministro de Marina, piensa visitar los puertos de Brest, Cherburgo, Lorient, Córcega, Argelia y Bizerta, para dar impulso á la realización de su programa.

La guerra entre España y los Estados Unidos, y sus resultados, ha abierto los ojos á las grandes naciones sobre la importancia decisiva de la marina de guerra.

El pensamiento del capitán Harris, de la marina inglesa, de constituir un tren de equipajes marítimo, llevando buques-almacenes de carbón y torpedos de reserva, buques-hospitales y buques-talleres, es de merecida aplicación, pero eso podría organizarse sin gran dificultad en una nación cuyos elementos de vida sean lo suficientemente abundantes que permitan completar el verdadero armamento de una escuadra en tales condiciones, que, en nuestro concepto, son las que deben adoptar las fuerzas navales, en armonía con la disposición y equipo de los ejércitos de tierra; pero en las naciones de escasos recursos pecuniarios, no hay que pensar en lo que nunca se halla bastante completo á pesar de todos los sacrificios que á ello se dedicaran.

Insistimos, sin embargo, en este importante asunto, reproduciendo los siguientes párrafos de un popular periódico de gran circulación y gran prestigio en España, por su imparcialidad tradicional y por su organización actual, que le prepara á ser uno de los mejores entre los primeros, contando hoy para ello con un buen cuerpo de redacción:

Francia, que por la frecuencia con que ha sostenido guerras coloniales, fué la primera que en los presentes tiempos experimentó la necesidad de repatriar enfermos y heridos, ha sido también la primera en sentir la necesidad de construir barcos especiales con el indicado fin.

A raíz de la ocupación de la Cochinchina, los enfermos pertenecientes al ejército francés eran repatriados en transportes comunes, pero pronto echáronse de ver las malas condiciones en que hacían el viaje los heridos y enfermos, dando esto lugar á que el entonces gobernador de la Cochinchina, almirante M. de la Grandiere, interesase del ministro de Marina la construcción de buques especiales destinados al indicado fin, construyéndose el primer barco-hospital en Cherbourg, que se llamó *Annamite* y comenzó á funcionar el 20 de noviembre de 1877.

Los buenos servicios prestados por el *Annamite* determinaron en seguida la construcción de otros del mismo tipo, haciéndolos de hierro en lugar de ser de madera, y en el año 1885 tenía Francia siete buques-hospitales: el ya citado y el *Tonkin*, *Mytho*, *Schamrock*, *Bien-Hoa*, *Vinh-Long* y *Nive*, todos ellos cómodos, confortables y construídos con sujeción á los más estrictos preceptos de la higiene.

Estos buques representan, á razón de 4.500.000 francos cada uno, un coste de 31.500.000 francos.

Hasta 1886, estos buques-hospitales fueron los encargados exclusiva-

mente de la repatriación de los soldados heridos y enfermos procedentes de la Indo China, haciéndolo en condiciones inmejorables; pero á partir de dicha fecha, y seguramente por vía de ensayo, la mitad de dicho servicio se confió á buques mercantes, funcionando á la par que los del Estado durante un período de diez años, en cuyo tiempo transportaron 11.322 enfermos los buques-hospitales y 11.343 los mercantes.

Los buques-hospitales tienen en su abono otra utilidad humanamente práctica, cual es la de formar en caso necesario excelentes hospitales flotantes, donde pueden albergarse y cuidarse con esmero los enfermos de una flota numerosa ó de un cuerpo expedicionario.

En 1885, tres de los ya indicados buques-hospitales franceses, *Nive*, *Annamite* y *Tonkin*, formaron parte de la escuadra que al mando del almirante Courbet fué á los mares de la China.

En la expedición de Dahomey en 1892, el *Mytho* prestó excelentes servicios sanitarios en aguas de Kotonon, siendo un magnífico hospital para la curación de los enfermos pertenecientes al cuerpo expedicionario.

Se ve, pues, que estos buques pueden constituir una flotilla que proporcione resultados positivos y de un valor inapreciable para poder, en casos de apuro, y en medio de un combate naval, curar y atender á los heridos convenientemente, siendo asistidos por un personal idóneo y numeroso, que sin precipitaciones ni peligros puede llevar á cabo operaciones y curas, punto menos que imposible á bordo de los barcos de guerra.

A estos servicios pueden prestar gran auxilio las empresas navieras; el fomento de ellas es de gran utilidad para la causa nacional.

Las compañías de caminos de hierro disfrutaban grandes subvenciones y ventajas del gobierno para el fomento de sus líneas, y en análoga forma deben protegerse las empresas navieras que puedan prestar sus recursos á la Patria; esta protección dará resultados prácticos y de grandes economías para el presupuesto.

Además, y como circunstancia muy de tener en cuenta en la guerra marítima, todo lo que no sea choques entre grandes escuadras, en que las fuerzas estén aproximadamente igualadas por una y otra parte, ocurre con la mayor frecuencia, sobre todo entre naciones que no tienen su flota al mismo nivel, que es preciso sacrificar algunos buques para facilitar el objetivo de los demás. En tal caso, conviene dedicar á ese objeto barcos que no representen un coste tan grande como los mejor armados y, sin embargo, distraen al enemigo y cumplen con la misión que se les confía.

La estrategia en el mar, como en tierra, prepara poderosas y complicadas combinaciones y son de más difícil desarrollo, pero de asombroso éxito las que tienen su escenario en los mares. Para realizarlas hace falta gran talento militar, clara inteligencia y una impresión rápida de la situación efectiva y de la probable que puede tener el enemigo; gran conocimiento de los mares, exacta apreciación de distancias y la inspiración propia de un carácter resuelto y previsor. Allí, en los mares, son todas estas cualidades de mayor mérito en su desarrollo y ha de emplearse un tacto más exquisito, porque los extensos horizontes que la vista alcanza no permiten, como sucede á los ejércitos de tierra, ocultar sus movimientos y disimular los proyectos de las operaciones, lo que sólo puede hacerse en los mares fuera del campo visual.

---

# APÉNDICE

---

## ORGANIZACIÓN DE LA FLOTA MILITAR

---

La guerra de corso, según dejamos ya consignado, es el supremo recurso de las naciones que cuentan con escasa marina de guerra y arma siempre terrible contra un enemigo poderoso; pues el poder que representa tendrá por base seguramente, y por punto de partida, las grandes cantidades que invierta en sus aprestos bélicos, defensa y garantía de un vastísimo comercio y verdadero fomento de la agricultura y de la industria, que son las legítimas fuentes de riqueza.

El mayor daño, por consiguiente, que se puede causar á un país en tales condiciones de vida social y de inmensas relaciones mercantiles con el exterior, será, cuantas mayores proporciones tengan aquéllas, la pronta y enérgica interrupción de las mismas, llevada á cabo sin vacilar ni detenerse en consideraciones de ningún orden político; pues cada instante precioso que se pierde en estos casos, se adelanta por el contrario en el camino del triunfo y del más completo éxito.

Esta clase de guerra es ruinoso para el adversario, porque le priva del principal elemento de riqueza y á más promete y funda el éxito en las circunstancias características de la defensa; pues el ataque en la defensiva hace esta más eficaz para el que la sostiene y más peligrosa para el contrario.

Es, por consiguiente, la guerra de corso el argumento de fuerza que puede infundir más temor á un enemigo fuerte, y rodear de más respeto á un pueblo cuyos recursos no estén á la altura de aquél.

Pero no bastando estos medios de acción, toda vez que deben concedérseles limitadamente los honores de guerra auxiliar ó complementaria, precisa disponerse de una flota militar que sirva de base á la defensa nacional.

En resumea, y después de cuanto dejamos manifestado en capítulos

anteriores, fijaremos previamente los puntos generales que forzosa é imprescindiblemente hay que tener en cuenta, para que responda el sacrificio que implica tal esfuerzo, á los gastos que representa, á las vidas que se confían á esos pedazos de la patria que han de cruzar los mares con la enseña nacional y, lo que significa más que todo lo dicho, al honor que jamás ha de sufrir quebranto. Son estos puntos generales los siguientes:

- 1.º *Clase y número de barcos.*
- 2.º *Personal embarcado.*
- 3.º *Material de artillería.*
- 4.º *Velocidad y radio de acción cierta.*
- 5.º *Municiones de boca y guerra y combustible.*
- 6.º *Base de operaciones.*
- 7.º *Puertos de refugio.*

Enunciados estos números que comprenden los extremos sobre los que ha de fundarse la organización de la flota militar, pasemos á desarrollarlos por el orden que se consignan.

1.º **Clase y número de barcos.** Sobre lo mucho que se ha debatido la cuestión de preferencia para unos ú otros tipos de buques de guerra, teniendo en cuenta la mayor economía que representan los más baratos, ya sea para ordenar su construcción ó adquirirlos contruídos, hay que convenir en que es funesto persistir en las tan mal llamadas economías por lo que sólo tienen de aparentes.

El eterno argumento de que para la defensa de las costas bastan los cruceros y torpederos, de que con tales solos elementos se puede atender á la vigilancia de las fronteras marítimas, no debe hacer caer en el absurdo de un limitado campo de acción, cuyas terribles consecuencias pronto se harían sentir en la nación que se sujete á principios tan erróneos y engañosos.

En efecto: basta examinar los rudimentos de la estrategia naval y los de la defensa de costas, para convencerse de que es completamente elemental el principio de que para acometer alguno de los objetivos de las escuadras, como el bombardeo, bloqueo ó desembarco, ha de preceder la destrucción de la escuadra enemiga.

Si ésta no existiera, claro es que está evitada la empresa, no fácil por cierto, de destruirla.

Por sentado que ha de existir como necesidad efectiva, conviene examinar qué buques han de entrar en su composición.

Pero antes, oportuno es esbozar una ligera clasificación de los distintos tipos de barcos de guerra en general, los cuales enumeramos en esta forma:

- Acorazados de escuadra de primera.*
- Acorazados de segunda clase.*
- Acorazados estratégicos ó cruceros acorazados.*
- Cruceros propiamente dichos.*
- Cruceros auxiliares.*
- Buques guardacostas.*
- Monitores.*
- Cazatorpederos.*
- Destructores (destroyers).*
- Torpederos de alta mar.*
- Torpederos de costa.*
- Cañoneros.*
- Torpederos de puerto.*
- Lanchas cañoneras.*
- Botes exploradores.*
- Pontones y baterías flotantes.*

Ocupan, pues, el primer lugar entre los enunciados, los *acorazados de escuadra ó acorazados de primera clase*, buques esencialmente de combate, y de los cuales deben entrar tres por lo menos en cada *división naval*.

Son buques no menores de 9 á 10.000 toneladas de desplazamiento (1), con corazas y blindajes de acero y marcha aproximada de 17 á 18 millas. Su artillado se organiza en torres á barbata y cuentan un armamento poderoso en general, predominando el moderno de tiro rápido. En estos barcos, como en todos, nótase hoy la tendencia á la mayor velocidad inicial en los proyectiles, sacrificando bastante los calibres exagerados, algo en desuso esta cualidad común á los buques más modernos. A la mayor velocidad también se prefiere el mayor radio de acción, toda vez que en estos buques no es el mayor andar la circunstancia de mayor atención, y sí el mayor tiempo sin reportarse de combustible. Así lo van entendiendo las principales potencias marítimas, y así lo adoptan para sus respectivas flotas.

---

(1) Inglaterra los construye hoy todos de 14.000 y más toneladas, á fin de darles un radio de acción tal que les permita navegar por el cabo de Buena Esperanza, fundando esta medida, nación tan previsora, en poderosas razones, que no son de este sitio analizar.

Con la denominación de *acorazados de segunda clase* deben ser comprendidos los buques de combate que no son de construcción tan moderna (1) como los anteriores, cuyo desplazamiento no pasa de 8 á 9.000 toneladas y están blindados con coraza de hierro forjado ó compound.

Su andar no excede de 14 á 15 millas y están organizados en torres cubiertas, reducto central ó baterías con cañoneras.

Los *cruceros acorazados ó estratégicos* son los buques modernos de combate de la mayor velocidad en su marcha (2) y un considerable radio de acción. Son los buques de mayor andar entre los grandes buques de guerra, y al propio tiempo su poderoso armamento y protección de cubierta y costados les permite sostener lucha con los acorazados de combate. En estos barcos debe procurarse que casi todo el artillado sea de tiro rápido. (3)

Los *cruceros propiamente dichos* se dividen en tres clases: los de primera, cuentan 5 ó 6.000 toneladas por término medio de desplazamiento y una velocidad aproximada de 20 á 28 millas. Deben ser barcos de mucho andar, en armonía con la misión que les está confiada; no deben presentar jamás combate á los acorazados ni exponerse á ser batidos por éstos, confiando su salvación á la huída, razón por la que deben aventajar en mucho á los barcos de aquella categoría. En su armamento no deben figurar en ningún caso calibres superiores á los medios; pero su artillado ha de alcanzar ventaja sobre los corsarios enemigos; esta cualidad es común á las tres clases que estudiamos.

Los *cruceros de segunda* no deben llegar á 4.000 toneladas de desplazamiento, y su andar tampoco debe ser menor de 17 millas.

Los de *tercera clase* son barcos que no exceden nunca de 2.000 toneladas, con un andar de 15 á 16 nudos.

El servicio á que se destinan todos estos buques les obliga á largos cruces, y para tales travesías han de contar suficiente radio de acción.

Para asegurar su estabilidad á flote, todos deben tener una construcción de compartimientos estancos; la artillería que montan está defendida por

---

(1) La clasificación presente forzosamente ha de comprender á todos los buques de guerra que están en uso en distintas naciones, y por lo tanto no se puede prescindir de los utilizables de construcción antigua, relativamente.

(2) Veinte millas, término aproximado, forzando el tiro.

(3) Los grandes calibres quedan por completo descartados de tales buques, constituyendo su armamento los mayores de calibres medios y algunos de 26.

escudos y la protección del barco se reduce á puentes metálicos; pues no entra en la misión que han de cumplir la del combate con las baterías de costa, siendo principalmente aquélla la de perseguir el comercio del adversario y proteger el que hacen los buques nacionales.

Los *cruceros auxiliares* constituyen en todas las naciones la verdadera reserva naval de las escuadras. Son los transatlánticos, armados convenientemente, que se reclutan entre las compañías navieras, á las que debe proteger el Estado, subvencionándolas y manteniendo una constante y cuidadosa inspección sobre sus construcciones, para que tengan la aplicación á que se destinan, así en la resistencia de materiales para soportar el artillado que han de montar si fuere preciso, como para la distribución interior á los fines que dichos barcos se destinen.

Pueden comprender dichos fines el de barcos-hospitales, depósitos de víveres y municiones y principalmente conducción de combustible, pues ya es sabido que en alta mar se ha ensayado el trasbordo de carbón en miles de toneladas y en tiempo relativamente corto. Este es un servicio muy importante, y nadie mejor puede apreciarlo que cuantos forman el idóneo personal de una marina militar; pues el carbón es á bordo en los modernos buques de vapor, como causa original del movimiento, el nervio de la guerra naval.

Los *buques guardacostas*, como su nombre expresa, están exclusivamente dedicados á ese objeto; su marcha es muy lenta, su radio de acción muy reducido; pero en cambio su poder ofensivo y defensivo es formidable. Para este objeto pueden aprovecharse los acorazados que no cuentan con elementos para competir con los modernos buques, y de éstos hay en todas las naciones un número no pequeño, que no se podría destinar á otros fines ni resultaría su venta, por no ser aprovechables como barcos mercantes sin grandes reformas, ni pagar como justa indemnización la prima tan costosa de adaptación de un material inútil también para dicha aplicación.

Los *monitores* son los barcos construídos ya expresamente con el objeto de prestar el servicio de cruce entre puertos de la misma costa y atender á su defensa, y el mismo objeto tienen las cañoneras acorazadas. Entiéndase que el servicio á que nos referimos, no es el de cruce ordinario, sino el de vigilancia exclusiva y con buques dispuestos á hacer frente á barcos bien artillados, porque sus defensas lo resisten y sus bocas de fuego pueden competir igualmente con las de aquéllos.

Los *cazatorpederos*, conocidos también con el nombre de *cruceros* ó *aviso torpederos*, no cuentan más de 700 á 750 toneladas de desplazamiento; su artillado se compone de cañones de pequeño calibre y tubos lanzatorpedos.

Los *destroyers*, tienen un desplazamiento de 200 á 300 toneladas, con un andar de 25 millas. Su misión es la de atacar y rehuir el peligro de ser batidos; pudiendo decirse que su servicio más importante es la exploración y sus fines ofensivos la sorpresa.

Los *torpederos de alta mar* no deben exceder en su desplazamiento de 150 toneladas, con velocidad superior á 25 millas. Su construcción ha de permitirles alejarse de la costa generalmente, formando escuadrilla independiente; pues no es su misión acompañar á la escuadra, servicio que pueden desempeñar los *destroyers*.

Quedan dedicados los *torpederos de costa* á la defensa del litoral. Su velocidad debe mantenerse aproximada á 20 millas, y su armamento, como el de los anteriores, en dos cañones de pequeño calibre y tiro rápido y otros tantos tubos lanzatorpedos. Según su desplazamiento, se dividen en tres clases: 1.<sup>a</sup> de 125 como máximo, 2.<sup>a</sup> de 90 y 3.<sup>a</sup> de 60.

Los *cañoneros* son pequeños barcos dedicados á la vigilancia y resguardo de la costa en cortos trayectos. No tienen acción ofensiva.

En la denominación de *torpederos de puerto*, *lanchas cañoneras* y *botes exploradores*, se comprenden los pequeños barcos destinados á la defensa de los fondeaderos. Cuentan una sola boca de fuego de pequeño calibre y por término medio su desplazamiento es de 30 á 35 toneladas. Están provistos de un tubo lanzatorpedo y suelen conducirse á bordo de los grandes buques para las funciones de exploración.

No hemos dejado de enumerar los *pontones* y *baterías flotantes*, porque son también barcos de guerra, aunque estacionados para la defensa de la costa y al abrigo de los fuegos de aquélla.

Esta clasificación permite, en el deslinde de las distintas clases de barcos y funciones á cada uno reservadas, apreciar mejor el poder del conjunto que forman las escuadras; así se evita la involucreción muy corriente y usada, de atender sólo en la clasificación del poder naval de las distintas naciones, unas veces al tonelaje, las más frecuentes; otras al blindaje, al artillado, etc., especies todas que hacen incurrir en grandes errores.

Descartándolos, pues, en nuestro sistema de apreciar con mayor precisión la potencia de una flota militar, pasemos á determinar cómo debe de

estar constituida; su fraccionamiento en escuadras, divisiones y grupos, escuadras volantes y escuadrillas de buques menores.

Con los datos expuestos sobre distinta clase de barcos, trataremos de la organización de la flota, dejando para después las consideraciones sobre los otros extremos que conviene no olvidar, sino por el contrario, tener muy presentes, como cuestiones transcendentales en la vida del marino sobre el mar y especialmente en caso de guerra (1).

Por economías ó por errores, ó por ambas causas, se ha designado por mal nombre con el de escuadras, á lo que apenas representan una división naval y sólo es un grupo ó fracción de escuadra; además, ni cuatro barcos de madera constituyen división, ni tal grupo está en condiciones de iniciar el ataque con fortuna, contra barcos perfectamente artillados, con buenos blindajes y con el carbón necesario para evolucionar y adquirir todo el desarrollo de su marcha contra los que por falta de combustible se convierten en boyas, y por falta de protecciones son impunemente agujereados.

Las divisiones navales han de contar con los buques de combate necesarios á la misión que se les confía, y no serán seguramente cinco ó seis cruceros sin protección, ni un par de acorazados los que puedan haberse las con ocho ó diez buques de combate.

El dar pomposamente el nombre de escuadra á un pequeño grupo de barcos que apenas tiene la categoría de división, es lo mismo que llamar cuerpo de ejército al conjunto de dos ó tres batallones de infantería, un par de escuadrones de caballería y una batería de montaña.

Partiendo de tales premisas, conviene pues, para estar en lo cierto, no llamar técnicamente escuadra á la reunión de más ó menos barcos, sino á la agrupación ordenada de buques que obedece á las necesidades de la guerra naval y de la cual forman parte el número de aquéllos que cuenten el poder ofensivo suficiente para batir al contrario, que está organizado bajo las mismas condiciones.

No podía, por consiguiente, estimarse constituida una división bajo buenas bases de organización naval á no contar con cuatro ó más acorazados; dos por lo menos de primera, y tres ó cuatro cruceros de los cuales alguno será crucero auxiliar destinado á la conducción de combustible

---

(1) Todo servicio en paz y en guerra se hará con igual puntualidad y desvelo que al frente del enemigo. (Reales Ordenanzas del Ejército).

para repostarse aquellos barcos de menor radio de acción, preveiendo el caso regular de no tener puertos que lo faciliten y en donde esté depositado á prevención y en condiciones de ser utilizable.

Las naciones cuyas fronteras marítimas son de mayor extensión que las terrestres, y cuyo desarrollo es tan considerable como las de España, necesitan una escuadra para cada cierta extensión de costa, sobre todo si ésta se encuentra naturalmente interrumpida como acontece en nuestra patria con Francia por el Norte, Portugal en occidente y Africa é Inglaterra en cuanto se refiere al estrecho de Gibraltar.

Por lo tanto, la flota imprescindible para la nación española es la siguiente:

	Acorazados		Cruceros				Cazatorpederos...	Destroyers.....	Torpederos de alta mar.....		Acorazados		Cruceros				Cazatorpederos...	Destroyers.....	Torpederos de alta mar.....	
	De primera..	De segunda..	Estratégicos	De primera..	De segunda..	De tercera...					Auxiliares...	De primera..	De segunda..	Estratégicos	De primera..	De segunda..				Auxiliares...
Escuadra occidental ó del mar Mediterráneo.....	4	2	5	3	4	3	4	4	8	1. <sup>a</sup> división.	2	1	3	2	1	2	2	2	2	4
										2. <sup>a</sup> división.	2	1	2	1	1	2	1	2	1	4
Escuadra del Norte ó del Océano Atlántico.....	3	3	4	3	2	4	3	4	3	1. <sup>a</sup> división.	2	1	3	2	2	2	2	2	2	4
										2. <sup>a</sup> división.	1	2	2	1	1	2	1	2	2	4
<i>Total..</i> ...	7	5	9	6	5	8	6	8	7	16	7	5	10	6	5	8	6	8	7	16

La distribución en dos escuadras de la flota militar de España es rudimentaria. Una de ellas ha de dedicar sus servicios al Mediterráneo comprendiendo todo el litoral de levante y la parte meridional, cruzando el Estrecho; por eso á esa escuadra se le asignará algunos buques más que á la dedicada al Océano Atlántico, que ha de prestar los servicios de su clase en el Norte y occidente, desde Francia hasta Portugal. Una y otra tienen misión difícil que cumplir, pues la del Mediterráneo ha de mantener el cruce con las islas que aún le quedan á España y que ha de conservar mal de su grado lo crean alguna que otra nación más ó menos ambiciosa. Cádiz, Cartagena y Málaga, son puertos de mucho cuidado. Mahón y Santa Cruz no significan menos para el prestigio nacional. Valencia y toda la costa baja está completamente á merced del que *quiera* aprovecharse de su situación y de la ausencia de todo poder naval para defen-

derla. Respecto á los puertos de Africa, llegará día en que sólo estará garantida su seguridad por la escuadra.

La costa cantábrica de por sí es abrupta; pero algunos lugares del litoral, como San Sebastián, Bilbao, Santander y Gijón excitan la ambición de fáciles triunfos por lo desguarnecidos que se encuentran y fuera de las condiciones necesarias para combatir contra modernos acorazados. El último especialmente puede atraer sobre sí la atención del enemigo por la inmediatez á que se encuentran los establecimientos industriales de la guerra, tales como Trubia y Oviedo.

La parte del Noroeste es muy importante, por ser el paso obligado de Francia é Inglaterra hacia Africa y América, y ha sido teatro de más de un combate naval en distintas épocas de la historia. La parte occidental cuenta puertos de verdadera importancia, como Vigo, donde buscaría *hospedaje por ley de su voluntad*, una escuadra poderosa, si no tuviéramos elementos para batirla.

Las divisiones navales en que se distribuye cada escuadra obedece á la organización regular en tiempo de paz, por las subdivisiones de aquéllas en grupos, y el destacar escuadras volantes, según las necesidades del servicio, ya es cuestión de estrategia aplicada en relación con la táctica naval en caso de guerra.

No incluimos en la constitución de las escuadras, los barcos que tienen por misión exclusiva la defensa de las costas, incluyendo en tal número las escuadrillas y divisiones de torpederos, porque nuestro fin ha sido señalar aquellos buques que están destinados al servicio de escuadra, y por lo tanto, á la organización de defensa de las costas dejamos la distribución y empleo de los elementos que han de cumplir tal misión, ya sean éstos elementos fijos ó movibles.

**Personal embarcado.**—Provistas las dotaciones para cada uno de los buques que componen una escuadra, es de la competencia exclusiva del ministerio del ramo esa distribución en *número*, según las exigencias del servicio; pero no puede dejarse de reconocer que los servicios á bordo deben estar muy bien atendidos, y por consiguiente, no corresponde á la alta competencia del jefe de grupo, división ó escuadra y á un cuerpo de oficiales completamente idóneos como pilotos y como militares, la ausencia del personal técnico en artillería, sirvientes de las piezas, maquinistas y fogoneros.

Estos servicios son tan importantes de suyo, que el oficial de batería

no puede prescindir de los subordinados á sus órdenes que han de ayudarle en los fuegos bien dirigidos (1), en el cargar rápido é inteligente, en preparar y conducir el material de tiro al lado de la boca de fuego y en el manejo de éstas con el suficiente conocimiento para no entorpecer la acción, para no interrumpir el combate, para no ser causa, en una palabra, del desastre ó contribuir á él.

Del mismo modo, los fogoneros y auxiliares para el servicio de máquinas en general, necesitan la preparación suficiente para el oficio á que se dedican, y con especial aplicación para las máquinas de los buques, las cuales desconocen en su limitada inteligencia, y en su escasa instrucción no pueden concebir. No es, pues, cualquier marinero el que con algunas semanas de práctica puede declararse fogonero en un buque de guerra; es preciso que dentro de su humilde misión, que no por eso deja de ser importante, tenga la competencia suficiente para no ser causa de dificultades ó quizás de averías funestísimas siempre, en las entrañas de un barco que confía la acción de sus movimientos al impulso de sus máquinas.

En cuanto al maquinista no hay que decir lo grave y altamente responsable que es del cargo que le confía la nación. Porque hay que recordar que ya no es el comandante del barco, á bordo, lo que en un tiempo fué; ya no espera la tripulación como un solo hombre aquella voz atronadora que la bocina comunicaba desde el puente «largar foques» ó «cargar cangreja»; que, en una palabra, recogía ó desplegaba el *trapo* á su menor indicación aquel racimo de hombres colgados á las *vergas*; que antes de aventurarse con ellos á la mar, recibían una escrupulosa y detenida instrucción fomentada de base con el origen de su reclutamiento. Ahora se trata de hacer jugar el timbre de las máquinas que, allá abajo, en las entrañas del buque, *dirige* un solo hombre, el maquinista de guardia ó el de *cuarto*, y este hombre substituye, él solo, con su dirección, á la multitud que antes obedecía y ejecutaba una maniobra. El trabajo de todos perfectamente distribuído, con esa división que á cada uno hacía ocuparse sólo de *un amarre*, está hoy vinculado en el movimiento de una palanca, y fácil es comprender que á ese sólo movimiento no se concreta la misión del jefe que dirige, ni ésta puede estar bien desempeñada por quien no tenga vastos, vastísimos conocimientos como verdadero *ingeniero mecáni-*

---

(1) En la marina militar italiana se han creado nuevos destinos para el servicio de las piezas con el nombre de *apuntadores elegidos*.

co, para confiar á su servicio la vida de muchos hombres, el éxito de un combate, por lo mucho que en él puede influir su inteligencia en armonía con el jefe que desde *arriba* ordena, y el valor enorme que representa la construcción de un moderno acorazado, su armamento y el material embarcado en él.

**Material de artillería.**—Las bocas de fuego en general, se dividen en tres clases: superior, mediano y pequeño calibre; los límites de cada uno quedan señalados en los capítulos anteriores.

En cuanto á sistemas distintos que usa la marina militar, diremos que todos los buques de guerra están dotados hoy de piezas de pequeño calibre y tiro rápido de Canet, Hotchkiss, Maxim, Nordenfelt, Armstrong, Krupp, Baramosky, Gruson, Skoda, Sathing, Gardner y demás conocidos.

De los grandes calibres, Alemania usa sólo el Krupp; Francia, todos de fabricación nacional y los más modernos Canet, de acero, modelo 1891; Italia, hasta ahora casi todo su armamento era Armstrong, hoy empieza á construirlo en sus arsenales; en Austria, como en Alemania, predomina el Krupp, si bien posee algunos Armstrong y otros Uchatins de bronce comprimido; los Estados Unidos, conservan aún los Rodman y Parrot, pero ya se construyen todos en sus fábricas de Navy-Yard, West-Point, South, Boston y Bethlehem; Rusia se provee de Obonkhoff y de los modernos sistema francés, y España cuenta los Krupp, Armstrong, Canet, Hontoria, Rodman, Parrot y otros. Las demás marinas se proveen todas de los sistemas enumerados.

El material de artillería sufre hoy una evolución en favor de los nuevos sistemas, substituyéndose los antiguos cañones, á medida que las necesidades de las modernas construcciones exigen sean artillados los buques para el mayor éxito en el combate y el menor gravamen para su marcha.

Uno de los problemas más interesantes de la marina de guerra ha sido resuelto en favor de los cañones de tiro rápido. Los alemanes son los que han tomado la iniciativa, y lo han hecho bien resueltamente por cierto. En lo sucesivo, los grandes cañones de los buques de combate disminuirán bastante de calibre.

Los acorazados del tipo *Brandenburg* llevan hoy seis cañones de 28 centímetros, y los nuevos que están en construcción, que son *Kaiser Friedrich III*, *Kaiser Wilhelm II* y el que ha de reemplazar al *Koenig Wilhelm*, sólo llevarán, como artillería gruesa, cuatro cañones de tiro rápido de 24 centímetros.

La sección de armamentos del ministerio imperial de Marina, á cuyo frente se halla el capitán de navío Sack, se ha decidido á esa reforma por dos razones.

En primer lugar, las últimas experiencias han demostrado la superioridad del cañón sobre la coraza.

Los proyectiles Krupp, con un diámetro de 24 centímetros y una longitud de 40, pueden perforar todas las corazas utilizables hoy en día, y, por consiguiente, bastan en absoluto.

En segundo lugar, el tiro rápido es una cuestión capital, porque resuelve el éxito de las batallas antes de que empiece á funcionar la artillería pesada.

A las piezas de mediano calibre y tiro rápido se concede en estos buques gran interés y más espacio, merced á la economía en el peso de los cañones grandes. Los seis que llevan hoy los buques del tipo del *Brandenburg*, son de 28 centímetros de calibre, pesan 264 toneladas, mientras que en los que se construyen, los cuatro de 24 centímetros pesan en junto 100 toneladas. Así pueden los últimos, en cambio, soportar 18 cañones de tiro rápido de un calibre de 40 de longitud y 15 centímetros de diámetro.

Ninguno de los buques ingleses, franceses y alemanes que se construyen actualmente llevan un número tan crecido de cañones de ese calibre, y esto supone una gran ventaja. La artillería restante de los nuevos buques se compone de 12 piezas de 8,8 centímetros y 12 de 3,7 centímetros de tiro rápido y 12 ametralladoras. En junto, 40 piezas de tiro rápido, dispuestas de suerte que en un minuto puedan dispararse cuatro de 24 centímetros, nueve de 15 centímetros, seis de 8,8 centímetros, arrojando 4.244 toneladas de peso y desarrollando para ello una fuerza de 80.954 toneladas métricas.

Las piezas de tiro rápido de 24 centímetros pueden hacer dos disparos en tres minutos, mientras que las actuales de 28 centímetros hacen uno en igual espacio de tiempo.

Siempre, y mucho más en la actualidad, es necesario el ejercicio constante de las nuevas piezas, que á veces ofrecen dificultades superadas por un constante manejo y conveniente uso de ellas. No puede concebirse una escuadra de combate que no tenga ensayado su material de artillería; pues es costoso ese entretenimiento, más costoso es no poder usar una boca de fuego en los momentos apurados de la lucha, por falta del oportuno conocimiento que de ellas se debe tener.

**Velocidad.**—Al tratar del personal embarcado nos hemos ocupado por referencia necesaria, de la máquina que, encerrada en el corazón del barco, constituye su medio de acción. Solamente hacemos observar como cuestión muy importante, el empeño en simular mayores velocidades por los constructores de los buques de guerra al hacer la prueba oficial de los mismos, con objeto, ya que no con la idea de lucro alcanzando mayor precio á media milla más, con la de satisfacer un amor propio mal entendido, y que á la larga no habría de reportar ventajas á los armadores si en la vida oficial del barco no da éste los resultados apetecidos.

Esta delicada misión incumbe de lleno á las comisiones receptoras, las que, con la competencia que supone su importante cometido, habrán de fijarse con la mayor atención en extremo tan grave.

Respecto al *radio de acción*, también debe de haber una seguridad absoluta y una comprobación exacta, pues de lo contrario fácil es deducir la evidencia en que podría colocarse un buque de guerra en el que no respondieran sus condiciones á la capacidad señalada y á los resultados que dicha capacidad puede proporcionar. Los barcos de la marina militar inglesa se construyen á la base de un gran radio de acción y no creemos que tal práctica sentaría mal en ciertos buques que pueden llenar las funciones de escuadra volante; de los cuales, en cada flota debe de haber un determinado número para constituir en momentos urgentes dicha escuadra. Hay barcos, como los torpederos y *destroyers*, que no pueden contar gran radio de acción; pero cuando los segundos forman parte de una escuadra de esa última denominación, y han de acompañarla para fines especiales, un crucero ó dos de gran capacidad y con depósito de combustible fuera de sus carboneras, puede suplir aquella necesidad.

**Municiones y combustible.**—El avituallar y repostar los barcos es asunto de los más delicados y de mayor responsabilidad entre los servicios que comprende el alistamiento de una escuadra.

Todas las provisiones serán escrupulosamente examinadas, en cada buque, por su respectivo comandante, quien debe ejercer la alta inspección sobre todos los artículos de consumo, sin que esto sea mermar en nada las funciones de los subalternos que tienen á su inmediata vigilancia los almacenes de víveres y provisiones, ni con tan necesaria inspección se rebaja por ningún concepto el alto prestigio del empleo y el respeto que á bordo ha de mantener el jefe superior del buque; lejos de eso, adquiere mayor veneración y cariño á los ojos de todos los que le obedecen, por el

cuidado y celo que despliega en su favor para que todo cuanto se utiliza, ya sea dedicado á la alimentación ó á otros usos de entretenimiento del barco, sea de buena calidad y en cantidad suficiente, conforme á cuanto previenen las ordenanzas y reglamentos de régimen interior.

De esta inspección serán responsables dichos comandantes ante el jefe de grupo, división ó escuadra, quien en cualquier momento podrá, y deberá, exigirles aquella responsabilidad con el rigor que mereciese el caso.

Lo mismo sucederá en cuanto á las municiones de guerra, estado del armamento y servicios que se prestan para el orden interior, policía, higiene y seguridad personal. La indolencia, cuando se manifieste, debe ser corregida con el mayor rigor.

El reconocimiento de los proyectiles debe ser, con especialidad, muy minucioso, cuidando de que las granadas que se consideren necesarias para los ejercicios ó para el combate, calculado siempre el número con exceso, no carezcan de la carga suficiente; pues con tal práctica se evita el caso de hacer uso de aquellas que no estén dispuestas para la aplicación oportuna.

El carbón es otro de los artículos que exige el celo y vigilancia en cuanto á calidad y cantidad, sabido que su consumo, en iguales condiciones de calderas y velocidad, depende de la mejor ó peor clase que se adquiera ó se reciba á bordo, aparte del perjuicio que puede representar la mala construcción de los hogares por defectos de combustión.

Mucho se ha discutido sobre la manera de estivar el carbón en el interior del barco ó alojarlo al descubierto, haciendo en este caso las veces de escudo y protección, cosa, por una parte, no muy apropiada, y, al propio tiempo, embarazosa, y que no cuadra al buen aspecto de un buque de guerra.

Lo que sí es de atender que jamás falte el combustible necesario para la marcha y para el combate, y cuando exceda el servicio probable del radio de acción cierto, no debe navegarse sin el depósito necesario, servicio que desempeñarán cruceros auxiliares, dispuestos conforme á las necesidades del caso.

**Base de operaciones.**—Prescindiremos en este lugar de la clasificación estratégica, que tiene puntos tan similares para las fuerzas navales como los explicados para los ejércitos de tierra, y, por lo tanto, no hablaremos de *puntos* y *líneas estratégicas*, *líneas de operaciones*, *triángulo estratégico* ni puntos de este orden, así como de repetidas definiciones acerca de todo

lo que constituye dicha nomenclatura, por ser la misma para los distintos objetivos en la guerra; pero por su especial carácter y por la significación que tiene la *base de operaciones* en los movimientos de las escuadras, no podemos dejar de hacer referencia exclusiva y determinada á tan importante punto de partida para todas las empresas navales.

Constituye la *base de operaciones* de una *escuadra* ó *división*, el lugar de donde, partiendo todos los elementos de vida para aquellos buques, sostienen su acción, reorganizan las reservas, acogen sus heridos, acuden dichos barcos en caso de necesidad apremiante y mantiene las comunicaciones con el núcleo principal de combatientes. Proporciona víveres, municiones, armas y pertrechos de guerra, repuesto de carbón, para lo cual cuentan con grandes almacenes, y no hay que decir que es refugio seguro en caso de accidente.

La *base de operaciones* es completamente imprescindible; sin ella no puede ni debe acometerse ninguna operación de importancia, á menos de revestir aquélla un carácter tan extraordinario que la fuerza, realmente poderosa de las circunstancias, obligue á prescindir de ella *relativamente*, es decir, que se cuente á lo menos con otro elemento.

Los *puertos de refugio* que pueden suplir en parte á una *base* formal y que á pesar de disponer de aquélla, siempre, siempre deben subsistir.

Estos cumplen á la vez la triple misión de abrigar los barcos contra los peligros inherentes á la navegación, contra los accidentes de la guerra y para su repostación y reparación en caso necesario.

Son, por consiguiente, á ser posible, verdaderos *puntos de etapa*.

De los *puertos de refugio* no puede prescindirse; pues tal ligereza constituye una conducta temeraria ó una manifiesta imprevisión; en uno y otro caso existe la responsabilidad enorme que implica fiar completamente á merced de los mares, sin el apoyo necesario, las vidas de los defensores y el valor de un barco de guerra.

Los puertos de refugio pueden ser también puertos obligados en caso de guerra, tales como los extranjeros; pero si bien el refugio en ellos existe, ya sabemos las consecuencias de aprovecharlos: el barco desaparece de la escena hasta el fin de la guerra, privando así de un elemento de combate á la flota nacional.

Los *puertos de refugio* son á la vez *puntos de apoyo*, y es elemental en la estrategia naval su uso y empleo. En todas las naciones y para todas las flotas, se previenen con exquisito cuidado.

En Francia se ha dictado recientemente (1) por el Ministro de Marina, un decreto relativo á dichos puntos de apoyo, que denota la importancia de éstos y el provecho utilísimo que deben prestar á las escuadras.

En general, de examinar los puntos generales para la organización de una flota de guerra, quedan á grandes rasgos determinados; pero es preciso no perder de vista que todo se compenetra y se ayuda, y que un jefe entendido necesita que todos los elementos de que dispone sean apropiados al objeto para infundir confianza completa á sus subordinados.

Sin que se extreme la pasión, ni se dé abierta preferencia á uno sobre otro de los principales medios de ataque de los modernos barcos de guerra, hemos de observar que en todos los momentos la artillería tiene la más inmediata, rápida y eficaz aplicación; los cañones rayados, lanzando balas perforantes, son preferidos á los obuses lisos. En el camino de la exageración, llegaron algunos de los primeros á 130 toneladas de peso y calibres hasta de 46 y 50 centímetros, dando lugar á graves inconvenientes, tales como el coste de los buques, su escaso andar y su enorme calado (2), á que no poco contribuían las enormes corazas y las torres completamente cerradas (3).

No es la velocidad seguramente el primer punto á que hemos de atender en los acorazados de escuadra; pero mucho adelanta en su ligereza relativa la disminución de las planchas, empleando el acero en vez del hierro, y distintos gruesos invertido el mayor en proteger las partes vitales ú órganos esenciales del buque; las torres á barbata, en lugar de las cúpulas cerradas; las plataformas de giro automático, y los cañones de menor calibre y peso, pero con mayor velocidad inicial en el proyectil, procurando en lo posible que predominen los de tiro rápido.

Que los acorazados son imprescindibles en el combate para resistir la pujanza de la moderna artillería, es indudable; en prueba de lo cual, podemos citar como ejemplos la destrucción tan rápida de la flotilla china (4), y la de las divisiones navales españolas en Cavite (5) y en Santiago de Cuba (6).

---

(1) 1898.

(2) 9 y 10 metros.

(3) 60 centímetros en el *Inflexible* de la marina inglesa (1881).

(4) 23 de agosto de 1884.

(5) 1.º de mayo de 1898.

(6) 3 de julio de 1898.

El torpedo, desde la guerra de Crimea, en que se usó por primera vez, ha sufrido grandes transformaciones. El defensivo, sea derivado, eléctrico ó automático, se acerca á la perfección.

No así el ofensivo, á pesar de los progresos conquistados desde que era conducido en aquellos barcos con andar de 4 ó 5 nudos, hasta el aumento de velocidad considerable alcanzado por Thornycroff para los barcos especiales encargados de conducirlo, y dotados de un tapón hidráulico destinado á amortiguar el choque violento producido por aquella velocidad.

No es más moderno el torpedo automóvil Withehead, cuya velocidad en sus principios no era mayor de diez nudos, alcanzando hoy más de veinte, y su lanzamiento hasta 1.500 metros, según los últimos ensayos verificados, dotándole de un aparato directivo, con el fin de obtener el mayor éxito, si bien hoy no se aplica aun á distancias que excedan de 500 á 600 metros.

El torpedo dirigible no ha llegado aún á alcanzar todo el provecho que prometen sus efectos terriblemente destructores.

No obstante, ya se han inventado los medios de contrarrestar el ataque de tan ingeniosas y destructoras máquinas de guerra, con el Cofferdan y el Bullivan, consistente el primero en multitud de compartimientos llenos de materias obturantes que pueden limitar la invasión del agua, protección reforzada por un puente de acero colocado por encima del Cofferdan y debajo de la línea de flotación; y el segundo, una serie de hilos metálicos cuyos cabos sujetan los torpedos. A todo esto se une la disipación de las tinieblas de noche en una zona de muchos metros de extensión alrededor del barco, por medio de poderosos focos de luz eléctrica.

El espolón, como arma de combate, fue acogido con exagerado terror. El príncipe de Joinville calculó que el vapor podía ser de utilidad incomparable para el abordaje, y las experiencias hechas en Lorient (1) sobre penetración y solidez del espolón, determinaron su adopción, empezando á usarse en Francia en 1862 bajo la forma tronco-cónica, y con un peso en algunos barcos de 16 toneladas (2).

Hemos dicho que fué exagerada la importancia que se concedió á este nuevo elemento de combate, porque las proas cortantes pueden desempeñar igual papel, y en algunos casos con más éxito, como lo prueba el he-

---

(1) 1844.

(2) Magenta y Solferino.

cho de haber producido barcos provistos de aquella proa, á otros de grandes proporciones y resistencia, daños de verdadera consideración (1), y en cambio, algunos barcos que contaban con un inmenso espolón como arma especial defensiva, no han dado resultado alguno (2).

Está, por lo tanto, muy lejos de ser, como en concepto asaz ligero llegó á pretenderse, el arma del porvenir, debiendo reservarse solamente para substituir al cañón en casos tan extremos como el que supone tal determinación, ó para aprovechar ocasiones muy poco frecuentes en los combates, sobre todo en los modernos, en que el cuerpo á cuerpo de buques no es lo más probable que ocurra.

En nuestro apoyo, podemos ofrecer la valiosa opinión de un marino avezado á los combates (3), que dice á propósito de este asunto: El uso del espolón en un combate naval sólo será excepcional, y no tendrá razón de ser más que en una confusión permitiendo una sorpresa; en una batalla empeñada, si el barco que se piensa embestir goza de movilidad, se escapará y lanzará torpedos mientras el otro pasa, y si sus máquinas ó su timón son destruídos, se le pasará mejor seguramente apagando el fuego de la artillería gruesa y estando fuera del radio de acción de sus torpedos.

Para terminar estas importantes consideraciones, no estorba, por lo aprovechable que es para la estrategia, examinar el resultado que en los movimientos de los buques ejerce la transformación de las flotas en estos últimos años, reproduciendo una opinión digna del mayor respeto (4).

Cuando la hélice reemplazó á la vela como motor principal de los barcos de línea, se habían naturalmente aportado grandes modificaciones en las evoluciones de aquéllos; pero si el vapor permite dar á los movimientos de las flotas más rapidez y precisión, no deben olvidarse para cumplirlas, antiguas reglas referentes á que el barco presente lo más posible al enemigo un través, es decir, la parte de su casco donde se encuentra colocada casi toda su artillería, donde reside casi toda su fuerza. Por las

---

(1) En la batalla de Lissa, la fragata acorazada *Le Max*, abrió con su proa cortante una vía de cerca de tres metros cuadrados á la soberbia fragata acorazada *El Rey de Italia*.

(2) El yate acorazado *L'Affondatore*, con espolón de 9 metros, no dió resultado en sus embestidas contra una flota de barcos de madera, ni aun causó averías lanzado contra el flanco de un viejo barco de dicha flota.

(3) Almirante Sir Henry Nicholson (caballero del Baño por el bombardeo de Alejandría).

(4) Mr. Chabault-Arnault, *Historia de las flotas militares*.

mismas razones, la línea de fila queda en el orden de batalla de los barcos de hélice, en la misma forma que quedaba en los antiguos barcos de vela. La cuestión cambia de aspecto cuando tienen armada la proa de un fuerte espolón y están cubiertos de una espesa coraza; cuando cuentan con una buena parte de su gruesa artillería para fuegos en caza ó en retirada.

En 1864, el vicealmirante Bonet-Villanuez ofreció una solución proponiendo substituir las evoluciones por el flanco con evoluciones de líneas oblicuas, mejor apropiadas á su fuerte que es el frente, que á su lado débil, que es el través atravesado de portas, y sobre el cual un golpe de espolón dado normalmente puede producir efectos de terribles é inminentes consecuencias.

Se imponen, pues, cambios paralelos en las evoluciones.

La línea de frente derecha ó señalada, simple ó dentada, resulta el orden más importante, desde el punto de vista de la preparación para el combate y del combate mismo.

Antes ya de la aplicación de los torpederos, mantenían vivas las diferencias entre dos distintas escuelas sustentadas por unos y otros, los oficiales de la marina militar europea. Sostenían por una parte que las evoluciones navales no necesitaban el empleo de tablas é instrumentos colocando al comandante de cada buque en un estado de autonomía con respecto al jefe, que se fundaba en una iniciativa individual tan exagerada como á la postre contraproducente.

La mayoría adopta el pensamiento lógico de esa iniciativa individual bajo la suprema y uniforme dirección de un jefe sólo, único, cuya unidad de pensamiento ha de producir el natural concierto é imprimir la poderosa fuerza de la unión á las necesidades que exijan las evoluciones y el combate. Deben, pues, subordinarse en lo posible á reglas precisas, matemáticas todas las maniobras de una escuadra; determinar exactamente los coeficientes de marcha y de giro de los buques de la misma unidad de combate, velocidad de la máquina y ángulo del timón con la quilla en tal ó cual circunstancia dada, á fin de alcanzar cierta armonía para obtener una regularidad y precisión propias del carácter de unidad del mando

---

(1) La formación en ángulo de caza triple, adoptada por el ilustre almirante austriaco Tegethoff en la batalla de Lissa, fué la aplicación más oportuna del orden en línea de frente que pudo emplearse en armonía con el objeto que perseguía y con la clase de barcos que contaba. A esto debió el triunfo.

y de la subordinación y obediencia que siempre realza y da mayor prestigio á todo organismo, especialmente cuando éste reúne á su carácter propio, una base seria y militar.

La iniciativa no quedará por esto coartada; pero es preciso tener muy en cuenta que no ha de ir más allá de los límites que comprende la unidad de mando; pues de otro modo, ante la acción independiente más ó menos enérgica, más ó menos hábil de cada barco, el almirante no tendría posibilidad ni tiempo para transmitir las órdenes necesarias á los buques de su mando, ni resultaría la reunión ni aplicación de ellas en el momento necesario, perdiéndose las ocasiones que una suprema inteligente dirección debe saber aprovechar, y á cuya experiencia y pericia se exige la responsabilidad consiguiente á su alto cargo, y de quien depende, cuando en él concurren condiciones de buena dirección, el éxito del combate.

Sobre todas las consideraciones expuestas, es preciso no perder de vista la verdadera importancia de la artillería en el combate moderno. Este es el elemento principal de los que en el orden material puede contar la flota que ha batirse; siempre, por de contado, que tal elemento no lo constituya sólo el cañón, sino todo cuanto á su buen servicio y poderosa acción corresponde. El genio militar de este siglo, Napoleón, tenía verdadera predilección por la artillería, y su empleo oportuno en el combate, contribuyó no poco á sus asombrosos triunfos. Hoy ha determinado el mayoralcañón de las armas portátiles de fuego una gran confianza en la Infantería, núcleo del ejército combatiente que constituye el baluarte de las tropas en el teatro de la guerra, y así como la preparación del combate moderno en tierra depende sobre todo del fuego de la infantería, la preparación del combate naval depende del juego de la artillería.

Decíamos al expresar este concepto, que era el principal elemento en el orden natural pues en el orden psicológico radica la fuerza más poderosa que puede contarse para la guerra; fuerza que lleva consigo la derrota del contrario, fuerza que conduce á la destrucción de aquél, que lleva en sí previamente el triunfo indiscutible, que resuelve la victoria, que siempre corona el éxito.

Tal elemento moral es la confianza en sí mismo, la fe en la superioridad, la convicción profunda de arrollar al enemigo. Y esta confianza que nace en el corazón, y se comunica al pensamiento, exteriorizándose en los hechos, mantiene una corriente magnética entre el soldado y el general en jefe. Este, el general en jefe, infunde la confianza en su ejército; aquél, el

soldado, la refleja en su decisión. Pero, será preciso decir quién la inspira á todos, cuál es la fuente de origen donde se nutre aquella convicción y arraiga fuertemente en el espíritu, y encontraremos siempre elementos materiales, tangibles, medios reales de acción que la determinen, tales son: la necesaria organización, en la cual está comprendido un excelente material bien dispuesto, que no escasea, mucho hábito en el manejo de las máquinas de guerra, que ha de ser familiar á quien ha de usarlas al frente del adversario, y mucha disciplina é inteligente dirección; esto llega á la conciencia de todos; los sentidos informan al espíritu, y la satisfacción se desborda anhelando el momento de emplear toda aquella exuberante preparación enfrente del combatiente que han de aniquilar.

Esa confianza y esa convicción son de carácter muy distinto de la fé ciega que informa la obediencia y sostiene la disciplina, la fé que está fundada en el mejor derecho ó en el cumplimiento del deber, porque ésta es la fé de lo ideal, la fé que hace los mártires; aquélla es la confianza en lo esencialmente humano, sostenida por la fuerza brutal del mayor poder; es la fé que hace los vencedores, que hace los verdugos.

¿Puede garantizar hoy el triunfo el mejor derecho? ¡Ah, no! Ningún derecho vence y predomina entre los hombres, sobre la acción brutal de la fuerza. Si la frase resulta atrevida, no es arbitraria: desgraciadamente es cierta; ella estereotipa la triste condición humana, y con toda la amargura del alma es preciso prescindir, para que la verdad asome en este concepto exacto, de la ficción convencional con que la cultura disfraza el carácter de la humanidad en las relaciones sociales.

No existe más derecho en la tierra que el de la fuerza; ella sostiene y garantiza todos los derechos, así los que nacieron con el hombre como los originados de aquéllos y á los que dió forma y expresión el saber y la inteligencia de los legisladores. Así el derecho substantivo como el adjetivo en los diversos caracteres que les acompañan, están mantenidos por la acción soberana de la fuerza, que sin ella no podrían existir. Las distintas ramas del derecho natural; el civil, penal, político y administrativo, todos tienen por garantía de su observancia y cumplimiento de su aplicación, en los diferentes procedimientos que adoptan, una fuerza material, reguladora, que obliga á respetarlos y mantenerse dentro de los límites de las leyes por las cuales se dan á conocer y se mandan cumplir.

El derecho internacional es la más acabada ilusión de los soñadores de buena voluntad, que han sustentado y mantenido con una intención tan

hermosa como pueril la idea de que los derechos son respetados por los hombres; es la encarnación en sus principios de la nobleza ideal, que el egoísmo rompe en mil pedazos; es el sarcasmo más completo del respeto que merecen los derechos sin la fuerza; es el epígrama sangriento escrito para constante desprecio de sí mismo, profanando los compromisos del ayer por las ambiciones del mañana; es la ironía más gráfica y demostrativa de la confianza que pueden inspirar las relaciones del fuerte con el débil. Ese llamado derecho constituye el fiel retrato de la fuerza que con tan fingido candor se disimula y con tal impudor se ostenta. Derecho que guarda ausente, muy lejos, el respeto, la consideración y la lealtad. Derecho que, en eterna mascarada, sostiene una acción diplomática, cuyas razones de nada sirven cuando la ambición se despierta y la concupiscencia de rapacidad y despojo se apodera del ánimo del más fuerte.....

Convengamos pues, ante la evidencia de los hechos que se ofrecen á diario á nuestra vista, que la razón noble y levantada del derecho no recibe el homenaje del respeto que está obligada á guardar la dignidad de los hombres; que la fuerza del derecho es vana quimera, y el único derecho que se obedece y acata, ó mejor dicho, que se impone hasta los límites de la más inicua humillación, es el derecho de la fuerza.

Por fortuna, es tan digna la que está dedicada á sostener la integridad de los Estados y el respeto de todos los derechos dentro de aquéllos, y tanto puede ennoblecerse por la voluntad de los conciudadanos, que tengan verdadero interés en consagrar su atención á estos fines, que todos estamos obligados á contribuir por los medios posibles á su elevación, á su respeto y á su prestigio.

Hoy, en la época triste del mercantilismo imperante que todo lo absorbe y todo lo domina, el noble fin de aquella fuerza sagrada de las naciones se prostituye y se adultera del modo más villano que se pudo idear. Emplear los ejércitos como enormes gavillas de malhechores, que oficialmente y cual haría una poderosa sociedad de rapiña, van á despojar al que no puede resistirse á aquel acto de violencia, es manchar el nombre del soldado cuya divisa es el honor; es desvirtuar el concepto que informan las fuerzas militares de las naciones y el fin para que están creadas.

Todo espíritu de derecho ha desaparecido, dice un notable escritor de la prensa española (1); los mercaderes, arrellanados en las butacas de sus

---

(1) D. Rafael Gaset y Chinchilla (*El Imparcial*, 16 octubre 1898).

escritorios, juegan con los soldados como si éstos fueran fantoches, y la sangre se derrama, no por el triunfo de una religión ó por el orgullo de una raza, sino porque la libra esterlina ensanche su campo de acción.

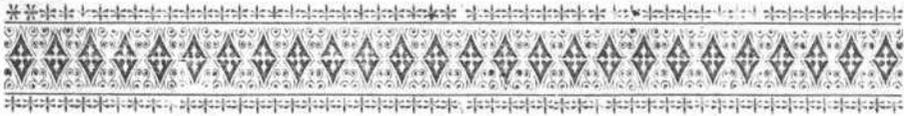
Pero cuéntese que esos mismos entes que sin conciencia de su torpe egoísmo contribuyen al descrédito de los defensores de la nación, se arrepentirán mañana de haber prostituído la noble misión de los ejércitos y se apresurarán—¡ojalá lleguen á tiempo!—á volver los ojos al soldado como el recurso supremo contra el mónstruo de la sociedad contemporánea, con tra la lepra moral que invade el mundo cual si fuera maldición de Dios, ante el olvido que de Él hacen impúdico alarde las generaciones de nuestros días, fundando toda su dicha en el bienestar sobre la tierra.

Aquellos mismos acaparadores de oro que con su egoísmo criminal han dado alas al socialismo, de donde por exageración de ideas brota el anarquista criminal, serán los primeros en refugiarse tras el pecho del soldado; pues el ejército es el único elemento de acción cierta y eficaz que puede combatir con éxito contra las manifestaciones que exteriorizan el cáncer social de los pueblos civilizados.

Vivamos mientras tanto, siempre confundidos en estrecho lazo, el Ejército y la Armada, que representan todos los poderes, todos los derechos, y que deben velar por el respeto de todos ellos, y por la integridad y el honor de la patria, recabando cuantos elementos sean necesarios para cumplir tan noble fin; en la seguridad de que Dios premiará nuestra lealtad y nuestra fe, y nos dará los recursos necesarios para ocupar el lugar que nos corresponde; procurándonos el medio de que nuestro sacrificio no sea estéril ni desairada nuestra acción, que necesita apoyarse siempre en la mayor fuerza, para alcanzar el triunfo de la verdad, de la legalidad y del derecho.







# ÍNDICE.

## MATERIAS.

	PÁGINAS.
<i>Dedicatoria</i> .....	3
Justo homenaje.....	5
Proemio .....	7

## TÍTULO I.

CAPÍTULO PRIMERO. = <i>Nociones de estrategia</i> . = Concepto de esta ciencia. — Su definición, objeto y fin. — Antigüedad de la <i>Estrategia</i> . — Su diferencia esencial con la táctica. — Teatro de la guerra. — Teatro de la guerra y teatro de operaciones. — Operación. — Puntos estratégicos. — Eje estratégico. — Maniobra. — Líneas estratégicas. — Tope ó triángulo estratégico. — Tablero estratégico. — Movimiento. — Reserva. — Concentración. — Frente estratégico. — Dirección. — Orden de batalla estratégico. — Expedición. — Formación. — Columna. — Evolución. — Dislocación ó despliegue estratégico.....	11
---	----

	PÁGINAS.
CAPÍTULO SEGUNDO.=Bases de operaciones.....	27
CAPÍTULO TERCERO.=Ideas generales de geografía estratégica.....	35
CAPÍTULO CUARTO.=Línea de batalla.—Líneas de de defensa.....	55
CAPÍTULO QUINTO.=Línea de operaciones: interiores, exteriores, principales y naturales.—Líneas te- rritoriales ó de maniobras.—Líneas y puntos de etapa.....	65
CAPÍTULO SEXTO.=Objetivo.—Llave ó punto llave. —Punto decisivo.—Punto de etapa ó de empe- ño.—Punto objetivo.—Zonas de operaciones: múltiples, convergentes, divergentes y parale- las; interiores y exteriores.....	85
CAPÍTULO SÉPTIMO.=Empleo y aplicación de las zo- nas de operaciones.....	97
CAPÍTULO OCTAVO.=Clasificación y nomenclatura.— Estrategia especulativa y aplicada.—Ejecución de las operaciones.....	109
CAPÍTULO NOVENO.=Utilidad que prestan los ferro- carriles en la estrategia.....	161

## TÍTULO II.

CAPÍTULO PRIMERO.=Organización y composición de de un ejército.....	209
CAPÍTULO SEGUNDO.=Influencia de las condiciones psicológicas.—Cualidades del general en jefe...	259
CAPÍTULO TERCERO.=De los planes de campaña.— Periodos distintos que comprende una campaña desde el punto de vista estratégico.....	307

### TITULO III.

CAPÍTULO PRIMERO.=De las fortificaciones en general.....	345
CAPÍTULO SEGUNDO.=Fronteras y costas.....	375
CAPÍTULO TERCERO.=Guerra marítima.....	393
CAPÍTULO CUARTO.=Continuación del anterior (del poder naval).....	445
CAPÍTULO QUINTO.=Legislación vigente.....	477
CAPÍTULO SEXTO.=Material de la Marina de guerra.	503
CAPÍTULO SÉPTIMO.=Empleo de la Marina Mercante.	529
APÉNDICE.=Organización de la Flota militar.....	539
ÍNDICE.....	563



## EPÍLOGO

---

En general, para todos los buques y muy en particular para los acorazados de escuadra ó buques esencialmente de combate, es preciso tener en cuenta ciertas observaciones que pueden informar acerca de sus *finés estratégicos*.

Siendo el objeto primordial de la *estrategia*, concentrar, en un punto conveniente, una fuerza preponderante, es necesario que el acorazado pueda moverse con relativa rapidez, para llegar con oportunidad al lugar del combate.

«Dicho movimiento se obtiene por medio de una máquina de vapor que, actuando sobre un propulsor, le proporciona en el agua el punto de apoyo y la fuerza impulsiva necesaria.»

Las sucesivas transformaciones de dichas máquinas, han proporcionado aquella rapidez deseada para la marcha de los buques, sin contar otras ventajas muy dignas de tenerse en cuenta, cuales son: el más reducido espacio que la máquina ocupa, más alta presión, mayor cantidad de vapor, menor peligro de explosiones, economía en el gasto de combustible, más larga duración de las máquinas, y otras que, en detalle, no es propio de este trabajo enumerar.

La substitución de paletas fijas por las articuladas, y unas y otras por la hélice, así como la introducción de la máquina Compound, constituyen verdaderos progresos que han sido aumentados más tarde por la notable invención del *tiro forzado*, reemplazado luego por el *inducido*.

A las calderas cilíndricas han sucedido las acuatubulares, también llamadas tubulosas.

En la máquina Compound, el mismo vapor que había actuado en el cilindro receptor pasaba á trabajar, por expansión, en otro cilindro más grande, actuando á distintas presiones en ambos cilindros y sobre superfi-

## II

cies proporcionales de 4:1, resultando trabajos análogos en ambos cilindros; con todo lo cual, ayudado por los condensadores de superficie, se alcanzaba enorme superioridad, mayor aún en las máquinas de triple expansión; resultando una economía de un 50 por 100, que se traduce en un doble radio de acción.

El tiro *forzado* se obtiene obligando á pasar, á través del combustible, el aire, previamente comprimido en la cámara de calderas, con lo cual se ganan 3.000 caballos sobre la fuerza natural de las máquinas. Resultado: se logra reducir el peso y volumen que ocuparían otras más potentes, produciendo, aproximadamente, 2 millas por hora, de mayor velocidad.

Este procedimiento es de funestas consecuencias; es una presión que degenera en algo lamentable para la vida de las calderas y la marcha del barco; en efecto: la dilatación que sufren los tubos, por consecuencia de la temperatura tan alta que tiene la mezcla de vapor y agua que por ellos circula, da lugar á destruir el mandrilado, por el resbalamiento de las caras de ajuste.

El tiro *inducido*, sólo se diferencia del anterior, en que el aire es aspirado por potentes ventiladores, situados en la base de las chimeneas; ambos son de semejantes resultados. El tiro natural tiene por base una presión de 12'5 milímetros.

Las calderas acuatubulares son más ligeras y compactas que las cilíndricas; su empleo conduce á la economía de peso y volumen; las piezas de que se componen son de dimensiones moderadas, lo cual evita romper cubiertas y desarmar escotillas como obligan á practicar las enormes piezas de las máquinas cilíndricas, tanto para su montaje, como en el caso de hacer alguna reparación en que sea preciso extraerlas de á bordo. Las calderas acuatubulares levantan vapor á la presión necesaria en tiempo muy breve y le producen rápidamente y en abundancia; llevan el agua en el interior de sus tubos; ofrecen la ventaja de exponer á la acción de las llamas una superficie mucho mayor que la que presentaban las cilíndricas; limitan y localizan las explosiones; y por fin, el consumo del carbón no es mayor que el de aquellas otras.

En la construcción de un acorazado hay que tener en cuenta las bases generales para la construcción de todo buque, con más las especiales que convienen á una obra tan importante y costosa.

Con respecto á la flotabilidad se procurará: reparar, simplificar, clasificar y disponer las tuberías de achique é inundación en forma accesible,

para facilitar las transmisiones á sus correspondientes válvulas y grifos. Reducir el número y dimensiones de las aberturas, tanto de las escotillas, como las que con otro objeto, para servicio del buque, se practican en la cubierta alta, disponiendo de tapas *ad hoc* que puedan cerrar herméticamente. No taladrar los mamparos estancos, y cuando sea preciso abrir algún orificio, procurar quede impermeable en su contorno.

Debe estudiarse la estabilidad inicial, la de inclinaciones finitas, la diferencial y la que proporciona el lastre de agua que á tantas variaciones se presta á causa del consumo de á bordo, debiendo observarse el agotamiento de los trámenes y tanques del doble fondo.

Es causa de perjuicio á la estabilidad, y rebaja la altura metacéntrica, el exceso de superestructura en puentes, puentes volantes, spardeck, etc.; todo, en una palabra, lo que contribuya á ofrecer blanco al enemigo y que además es fácilmente destructible é inflamable.

También debe aplicarse el procedimiento para hacer incombustible el piso de la cubierta alta, substituyéndole por un conglomerado de materias refractarias que forman una especie de cartón-piedra.

Para alcanzar los mismos efectos en la cubierta blindada, se la recubre de linoleum ó corck carpet (1).

Los mamparos de separación de la cámara y camarotes de oficiales, se construyen de plancha de hierro ondulada y galvanizada.

Las cámaras de calderas se separan de las dependencias contiguas, por láminas de cartón amianto en lugar del fieltro y madera que antes se empleaba.

Con esto se consigue evitar, en lo posible, el peligro de inminente combustión, tan difícil de dominar, y siempre de graves consecuencias á bordo.

El peralto de las brazolas de escotilla no debe rebajarse, puesto que las brazolas elevadas son muy marineras, favorables á la flotabilidad y á la estabilidad y de necesario auxilio á la dotación del barco.

La toldilla no debe ser mezquina, pues en ella se hace la faena de amarras y remolques, prestando albergue para emplazar en crujía ó en las aletas, cañones de tiro rápido, cuyo objeto no es preciso determinar, pues sabido de todos es á qué fin se destinan sus fuegos.

En la apreciación del exponente de carga, se suman fácilmente errores que hacen rebasar al desplazamiento en más de 1.000 toneladas sobre el

---

(1) Mezcla de corcho y aceite de linaza comprimido á elevadas presiones.

previsto y dejan tangenteando con la flotación el canto alto de la faja blindada.

Los primeros acorazados resultaban parecidos á los navíos antiguos; eran barcos muy grandes y excesivamente largos. Esto daba lugar á gran lentitud en las evoluciones, haciéndolos poco manejables.

Hoy, á pesar de las grandes porporciones que se dá, especialmente por Inglaterra, á los buques de combate, se han obviado en parte aquellas dificultades.

El mayor, construído hasta hoy, en los astilleros de Portsmouth y botado al agua recientemente, es el acorazado inglés *Formidable*. Su eslora mide 131 metros y su manga 32; tiene 15.000 toneladas de desplazamiento y dispone de dos hélices, movidas por máquinas de triple expansión, de 7.500 caballos de fuerza cada una, lo que da un total de 15.000 caballos.

Llevará ordinariamente 900 toneladas de carbón, aunque puede cargar hasta 2.100; siendo una de las cualidades de este barco, el que sus carboneras inferiores pueden llenarse con entera independencia de las superiores.

Su blindaje es, en líneas generales, semejante al del *Canopus*, acorazado que se lanzó al agua en el mismo arsenal en octubre de 1897, si bien las corazas de los costados son en aquél de mayor espesor.

El armamento principal del *Formidable*, consistirá en cuatro cañones de 304 milímetros de calibre y de un nuevo tipo más perfecto, que se situarán apareados en la popa y la proa, hallándose protegidos por fuertes planchas de 203 milímetros de espesor. Su mecanismo hidráulico y su maquinaria, estarán encerrados en un reducto circular blindado de 305 milímetros de grueso; y el armamento auxiliar se compondrá de 12 piezas de tiro rápido de 150 milímetros de calibre, también de nuevo modelo.

Lo que cada día sufre más grandes modificaciones, es el armamento de los buques de guerra.

A pesar del progreso que implica la construcción de los modernos cañones, aún no se ha llegado, ni con mucho, á decir la última palabra en la fabricación de aquéllos. A los de ánima lisa, han sucedido los rayados, con los cuales se ha conseguido aumentar la precisión y el alcance. Las rayas desempeñan el papel de directrices que obligan á permanecer el proyectil en el plano vertical del eje de la pieza, resultando que su trayectoria cuenta su primer elemento en la dirección de dicho

eje. El proyectil liso rebota de un lado á otro del ánima, influyendo de tal manera en su dirección el último rebote al llegar á la boca de la pieza, que le desvía lo suficiente para hacer el tiro más incierto. Por otra parte, sabido es que la resistencia del aire está en razón directa de la superficie é inversa del peso; obteniendo la inmensa ventaja con el proyectil oblongo ó cilindro-*ojival*, adoptado hoy, sobre el esférico, que, para igual diámetro, aquél alcanza un peso mucho mayor.

El material empleado en la construcción de las piezas y la longitud de éstas, así como la clase de pólvora, son otros tantos elementos de adelanto, con los cuales se ha ganado más precisión y mayor potencia en el tiro; habiendo progresado la velocidad inicial desde 580 metros hasta 731'50 metros, y la energía ó *cantidad de movimiento* en la boca, de 5.600 á 10.481 tonelámetros.

Esto se ha conseguido con el uso del acero, cuya mayor resistencia se presta al empleo de cargas más grandes; y de explosivos, como la pólvora sin humo, de fuerza mucho más considerable. Hoy se emplea para la construcción el alambre de acero. El acero Siemens Martín, es sometido á las pruebas de estirado, doblado, choque y mandrilado.

La pólvora de granos gruesos, aplicada á los cañones largos, arde con lentitud bastante para dar tiempo á que los gases se produzcan gradualmente, é impulsen al proyectil con una fuerza que va aumentando con regularidad y consigue desarrollar considerable energía. Los cañones construídos en Francia de 80 calibres de longitud, imprimen al proyectil velocidades iniciales de 975'30 metros.

Las ventajas que ha obtenido el cañón largo á retro-carga sobre el corto de *avant-carga* son enormes, consiguiendo mayor velocidad inicial, es decir, más alcance y más penetración; mayor rapidez en la carga, y más protección para el servicio de la pieza; pues defiende el mantelete, de los disparos del enemigo, cuando, en mejores circunstancias, no lo haga la coraza de la torre ó mamparo transversal blindado, amén de la del costado del buque.

El cañón (1) con que están armados en Inglaterra hoy los últimos acorazados construídos, es el más potente de todos los de igual calibre y peso fabricados hasta el día. No alcanza la longitud del cañón francés de 15

---

(1) Vickers.

metros; pero el proyectil de este cañón no excede de 300 kilogramos de peso, con una velocidad de 798 metros por segundo; mientras que el inglés á que nos referimos, mide cuarenta y un calibres de longitud, ó sean 12'46 metros; su proyectil es de 385 kilogramos, necesitando una carga de 94 kilogramos de cordita, y alcanza una velocidad de 838 metros por segundo, al salir de la boca de la pieza.

Por el siguiente cuadro, puede juzgarse de la potencia de la artillería naval en los diferentes países que comprende.

	BUQUES DE COMBATE					GUARDACOSTAS					CRUCEROS				
	CAÑONES — CALIBRES				Lanzatorpedos.....	CAÑONES — CALIBRES				Lanzatorpedos.....	CAÑONES — CALIBRES				Lanzatorpedos.....
	Superior á 30 centímetros.	De 20 á 30 centímetros.....	De 10 á 20 centímetros.....	Pequeño calibre y tiro rápido.....		Superior á 30 centímetros.	De 20 á 30 centímetros.....	De 10 á 20 centímetros.....	Pequeño calibre y tiro rápido.....		De 20 á 30 centímetros.....	De 10 á 20 centímetros.....	Pequeño calibre y tiro rápido.....		
Alemania.....	»	115	112	301	97	11	24	»	206	52	10	226	325	48	
Austria.....	5	50	33	196	36	»	12	26	66	12	16	115	127	20	
Argentina.....	»	16	46	68	14	»	4	4	8	»	5	35	94	21	
Brasil.....	»	12	22	51	14	»	»	9	8	»	»	50	137	36	
China.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12	92	113	25	
Chile.....	»	20	44	79	13	»	»	»	»	»	2	34	68	18	
Dinamarca.....	2	23	27	54	16	»	6	»	25	»	2	44	94	31	
España.....	2	21	123	181	71	»	»	28	23	4	12	77	182	47	
Estados Unidos.....	38	46	92	300	67	6	18	10	56	2	20	247	362	80	
Francia.....	67	97	398	851	171	24	20	67	281	38	6	640	759	156	
Grecia.....	»	9	15	63	9	»	2	6	12	»	2	4	12	»	
Holanda.....	»	10	10	45	3	»	21	75	73	11	»	129	149	24	
Inglaterra.....	184	277	644	1939	378	8	38	12	130	20	34	1336	2055	415	
Italia.....	40	20	334	419	98	»	14	13	22	12	10	178	269	68	
Japón.....	20	25	163	333	60	»	»	1	»	»	19	174	267	81	
Portugal.....	»	2	5	3	»	»	»	»	»	»	»	53	48	5	
Rusia.....	51	88	226	490	138	14	91	40	180	21	16	124	140	48	
Noruega.....	»	4	8	24	6	»	8	8	11	»	»	10	22	7	
Suecia.....	»	8	16	49	7	»	18	»	31	»	»	37	17	1	
Turquía.....	»	70	90	179	20	»	2	10	14	»	8	82	34	34	

En Alemania, la mayor pieza adoptada es el cañón Krupp de 26 centímetros, aunque los calibres superiores que ordinariamente se emplean son los de 21 y 24; los medios de 15 y 12; y, como piezas ligeras, las de 37, 47, 53, 57, 75 y 82 milímetros, todas de gran longitud de ánima y de tiro rápido. Los dos buques de combate en construcción que substituirán á otros dos antiguos acorazados (1), montarán cuatro cañones Krupp, de 24

(1) Friedrich-der-Grosse y Leipzig.

y 18, también Krupp, de 15, y los seis cruceros que en breve han de botarse al agua serán artillados con dos cañones de 21 y ocho de 15, todos Krupp.

Los nuevos barcos que están construyendo en Austria (1), se armarán con cuatro cañones Krupp de 24, seis de 15 y otros seis de menor calibre, todos de tiro rápido.

Inglaterra emplea hoy, ordinariamente, el Armstrong de 25.

Italia el Pózzuali de 25 á 30'5.

Francia reduce también sus antiguos calibres á 30 centímetros.

Rusia arma su moderno acorazado *Cizoi Veliky*, con el calibre máximo de 30'5 y como armamento auxiliar, los cañones de 15, de tiro rápido.

En los Estados Unidos llevan los buques más modernos (2) cuatro cañones de 32, ocho de 20 y cuatro de 15; armamento de pequeño calibre de tiro rápido y ametralladoras.

Los modernos en construcción de este país (3) serán artillados con cuatro cañones de 20, cuatro de 13 y catorce de 12 centímetros, de tiro rápido, para los dos primeros que abajo se citan; y cuatro de 13 y catorce de 15, de tiro rápido, en los demás.

Los proyectiles que usan en todas las naciones son: la granada perforante de acero, la granada ordinaria y la granada torpedo; amén del shrapnell de tan buenos resultados, especialmente contra las baterías de costa descubiertas.

Para conocer las condiciones de las piezas que constituyen el armamento marítimo de algunas naciones, insertamos el siguiente cuadro, tomado como el anterior, del interesante folleto publicado por nuestro respetable amigo y distinguido coronel de Ingenieros señor Roldán y Vizcaíno, advirtiéndole que los datos consignados en uno y otro, referentes á España, son anteriores á la destrucción de nuestra escuadra, por lo que habrá de tenerse en cuenta la pérdida de armamento que, con ocasión de aquel desastre triste y glorioso, hemos experimentado desgraciadamente.

---

(1) Monarch, Wien y Buda-Pesth.

(2) Iowa, Indiana, Massachussets, Oregón y Texas.

(3) Kearsarga, Kentucky, Illinois, Alabama y Wiscousin,



Hoy, todas las naciones procuran aumentar el número de sus barcos de guerra; fomentando considerablemente sus escuadras. España ha dedicado hasta ahora un dos y medio escaso de su presupuesto á ese fin; pero las consecuencias de su mal entendida economía las ha alcanzado con bien tristes y lamentables resultados. Tiempo es de que se aperciba de sus errores y con toda resolución, con verdadero interés, atienda á una necesidad apremiante; necesidad tan urgente que no admite plazo, ni discusión; que no puede ser dilatada para luego; que debe ser proveída con esa decisión enérgica é inquebrantable que preside siempre los problemas de inminente solución. El 2 por 100 que se dedicó á la Marina, debe elevarse hoy al mayor tipo, por la circunstancia extraordinaria de reconstrucción y organización. Es preciso que aquel 2 por 100 llegue al 9, 10 ú 11 y de este modo tendremos escuadra. Hay que prescindir, en lo posible, de esa mal entendida protección de la industria nacional, mientras ésta no cumpla con toda lealtad sus compromisos. No hay que olvidar que las distintas construcciones pueden siempre evitar el desamparo del obrero.

El cuadro comparativo entre los gastos de la marina de guerra y los ingresos consignados en los presupuestos de algunas naciones, es el siguiente, calculado en libras esterlinas:

	Gasto naval.	Ingresos.
Inglaterra.. . . . .	23.886.177	106.614.000
Francia..... . . . .	10.620.539	138.375.000
Japón..... . . . .	8.667.464	16.647.000
Estados Unidos..... . . . .	6.625.545	89.664.000
Rusia..... . . . .	5.990.539	141.397.000
Alemania..... . . . .	5.806.577	64.773.000
Italia..... . . . .	3.973.452	70.917.000

A excepción del Japón, que ha gastado el año último la mitad de sus rentas para el aumento de su marina de guerra, se vé que figura Inglaterra, á la cabeza de la lista, con un gasto proporcional de un 25 por 100, ó sea la cuarta parte de sus ingresos.

Sumando el total de los gastos de Francia, Rusia y Alemania, se obtiene la cifra de 22.500.000 libras esterlinas próximamente, ó sea una cifra menor á la cantidad que gasta anualmente Inglaterra en el fomento de sus escuadras. Si por otra parte sumásemos las cifras de los ingresos, obtendremos:

	Gastos navales.	Ingresos.
Inglaterra... . . . .	23.886.177	106.614.000
Francia, Rusia y Alemania..... . . . .	22.500.000	345.000.000

En los anteriores datos no se hace mención de las cantidades extraordinarias que, así Rusia como Francia, han consignado para aumentar su flota militar, no desconociendo que en caso de una colisión con Inglaterra, la acumulación de sus fuerzas navales en el canal de la Mancha, podría quebrantar algo la preponderancia del Reino Unido en los mares.

El ejemplo del Japón, conquistando un lugar entre las naciones marítimas, es digno de imitarse.

El origen y causa del gran desastre sufrido por España en la reciente guerra, ha sido la falta de escuadra. La pérdida de aquellos viejos barcos en Cavite y la destrucción en aguas de Cuba de los únicos de alguna importancia con que contaba la nación española, solucionó el problema del atropello y del despojo realizado.

¿Cómo se hubiera pretendido detener la marcha de los buques de guerra españoles por el canal de Suez, si no hubieran sido los únicos de que la Nación disponía?

Y, tales hechos, lejos de influir en la manera de evitar sus consecuencias, sugirieron la idea de suprimir la Marina de guerra, como remedio á tantos males, y en efecto, supresión parcial es no atenderla con todo el impulso riguroso que requiere la actual situación de España, ya que ayer no se la atendió debidamente, cuanto era tan necesaria. Entonces hubiera evitado las pérdidas de las colonias; hoy, si se nutre poderosamente, evitará la desmembración del territorio que aun queda y podrá salvar á la Nación de completa ruina. Evitará que el suelo patrio quede á merced del osado aventurero que *quiera* aprovecharse de la falta de amparo y defensa en que le deja la ausencia de una numerosa escuadra, escuadra proporcionada á la extensión de nuestras costas, las cuales incitan, constantemente, la codicia del que se proponga acometerlas.

La marina de guerra representa la seguridad del Estado, en cuanto á las relaciones políticas é internacionales con otros pueblos; es el centinela avanzado en los mares, y presta la confianza que exige el poder nacional. Estas son las ideas que deben sugerir á cuantos se encuentren animados de sentimientos de honor y de justo celo por la unidad del territorio y por los prestigios de la patria.

Hemos terminado nuestra modestísima labor, que no se ha escrito con pretensión de establecer doctrina, sino más bién, á manera de guía ó indicador que desarrollen aquellos que con mayores conocimientos, con superior talento, y sobre todo, con más acabada experiencia, puedan discernir

más acertadamente en materia tan difícil y poco tratada, prestando así un señalado servicio á la ciencia de la guerra y al arte militar.

Con las anotaciones contenidas en este epílogo, damos fin al estudio que precede, cuyas 570 páginas están dedicadas al ejército y á la armada; es decir, al brazo del Estado que representa el poder, la vida de la Nación, la defensa y garantía del orden interior y el respeto en el exterior, en cuanto se refiere al concierto internacional.

Pretensión vana sería suponer que en este trabajo no puedan existir errores; á remediarlos debe encaminarse el saber de aquellos que tengan alientos para corregirlos.

Desde este lugar enviamos nuestro saludo al valeroso y sufrido ejército, recurso supremo y víctima propiciatoria dispuesta siempre al sacrificio.

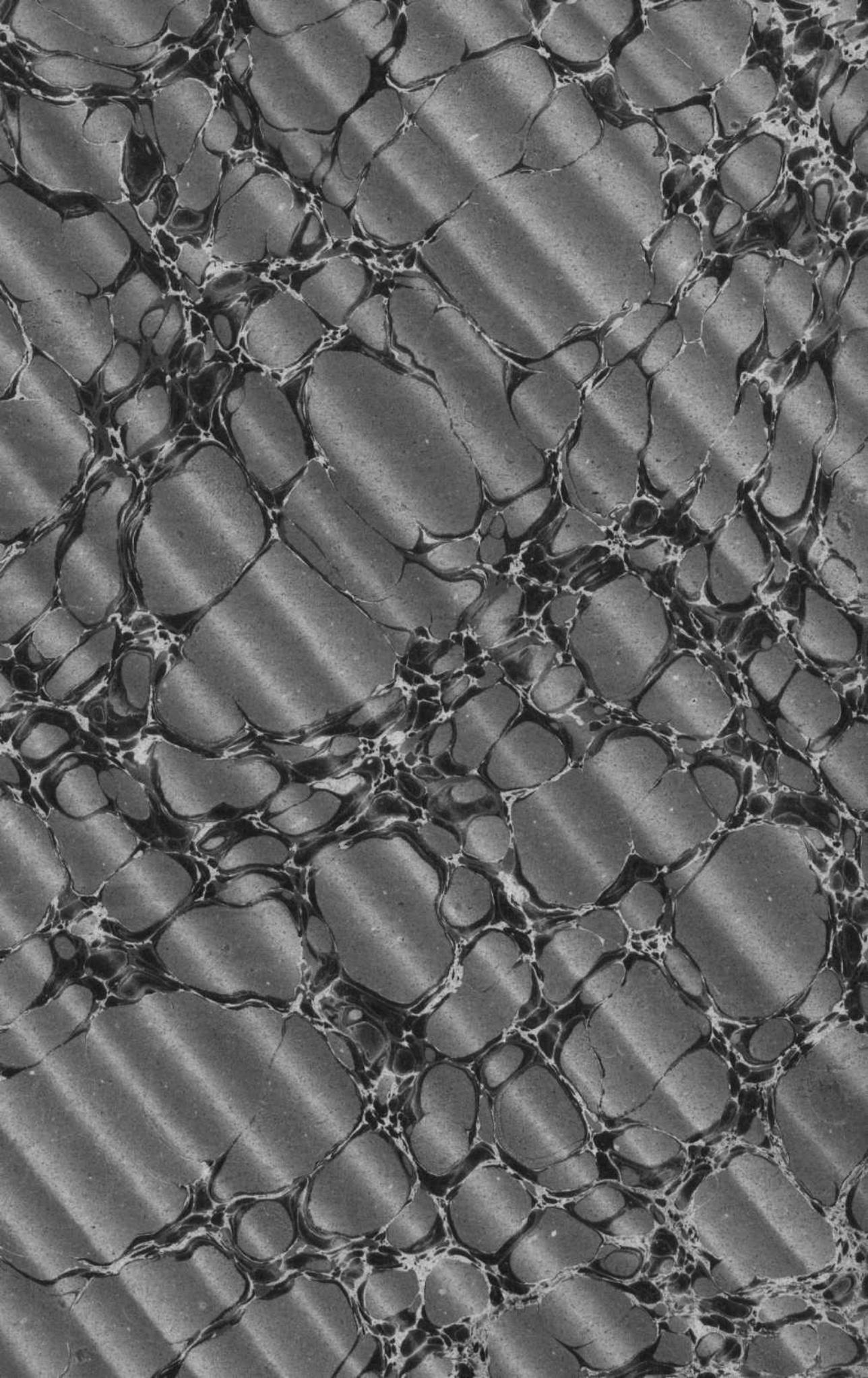
Con el mismo fervor y cariño saludamos á la armada española que encierra en su historia inmarcesibles glorias y constante abnegación y heroísmo.

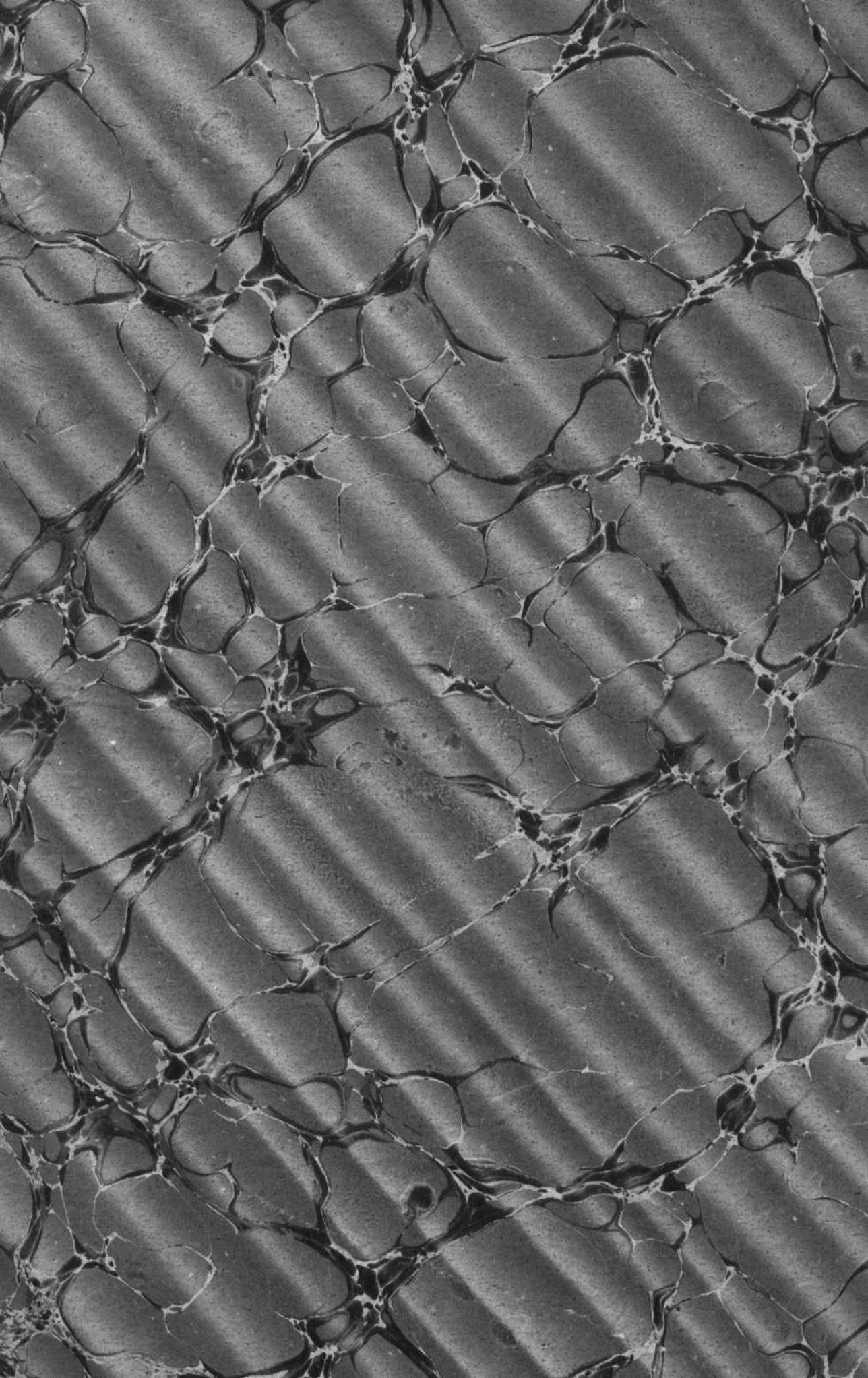
¡Dios aliente nuestra fé!

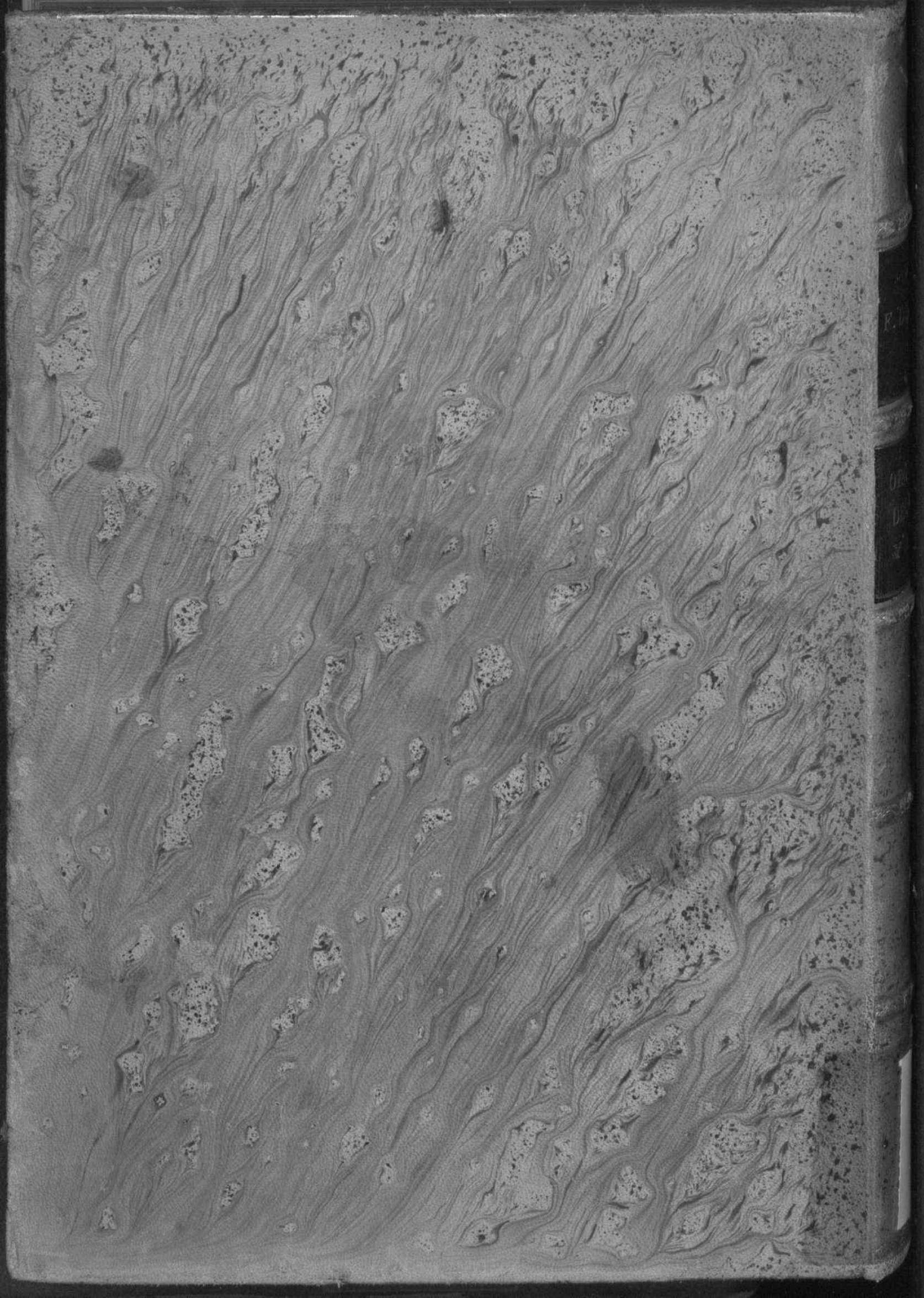
FIN











DE FRANCISCO

ORGANIZACIÓN  
DEL EJERCITO  
Y ARMADA

**G 23803**