

ASPECTO MILITAR DEL FERRO-CARRIL DE LOS ALDUIDES.

Contestacion á un artículo publicado en LA ASAMBLEA DEL EJÉRCITO.

La Asamblea del Ejército de últimos de Marzo ha respondido al artículo que con este mismo epígrafe se publicó en nuestro núm. 560.

No cabe más cortesía, más templanza, y sobre todo más ingenio, en la defensa de una causa mal parada, que los empleados en su réplica por el Sr. Coronel Arteche; pero el ingenio, que es excelente cosa para hacer interminable una discusión, no tiene la virtud de convertir el error en verdad, y de aquí nace que todo el talento y la mucha instrucción del Sr. Arteche no hayan podido impedir que sus argumentos sean exagerados y débiles unos, y que otros estén fundados en eventualidades tan contingentes, que si no los autorizara el Sr. Arteche, podrían tenerse desde luego por sutilezas ó juegos de habilidad, que es el recurso á que generalmente se apela cuando la razon vuelve la espalda.

Admite el artículo de que hablamos, los principios y consideraciones generales sobre ferro-carriles en su relacion con la guerra, espuestos por *El Contemporáneo*, con alguna diferencia solo tocante á la aplicacion que de ellos deba hacerse. No niega que los invasores para venir á Pamplona tienen caminos ordinarios y magnificas carreteras flanqueadas por el territorio francés de los Alduides hasta un punto tal, que no pueden los españoles defender hoy las posiciones primeras y más culminantes del Pirineo desde el momento en que aquel territorio está ocupado por fuerzas siquiera iguales. Esto, como se ve, equivale á decir que para no ser envueltos y cortados los españoles tendrían en el estado actual de las cosas que retroceder, así en la defensa de la entrada de Roncesvalles como en la del Baztan, á la altura próximamente del punto francés de los Alduides más entrante en España; en cuyo caso habrá de convenir el Sr. Arteche en que la frontera militar disputable con regulares condiciones queda cuando más á igual distancia de Pamplona por los caminos del Baztan y Roncesvalles que por el de los Alduides. Confiesa tambien que cuantos pertrechos de guerra, inclusa la grande artillería de sitio, puedan necesitarse en Pamplona, irían por las carreteras, si bien en menor proporcion y con menos rapidez que por el ferro-carril, el cual se empeña en que ha de quedar al servicio de los invasores, despues de lo que espusimos y de lo que han dicho y siguen manifestando con más elocuencia que nosotros, cuantos hombres competentes han estimado y se ocupan en apreciar el valor estratégico de los caminos de hierro dentro del teatro de la guerra.

Esta conformidad del Sr. Arteche con nosotros en los principios y en puntos tan importantes, que despues de todo no pueden dejar de ser el fundamento capital de las opiniones aplicadas á la cuestion de los Alduides, es un gran paso dado en esta polémica, que, como se ve, camina á simplificarse. Pero si estamos de acuerdo en la doctrina fundamental, es decir, en las premisas, ¿cómo el ferro-carril que según nosotros reúne las mejores condiciones para la defensa del territorio, es según el Sr. Arteche el más fatal y peligroso para el mismo objeto? Una de las dos deducciones carece de rigor lógico; esto es claro. Pues bien; esta contradiccion se explica solo reparando que el Sr. Arteche, arrastrado por la inflexibilidad de los principios, vendría á parar á nuestras conclusiones, si para evitarlas, ó al menos para alargar su llegada á punto que considera tan funesto y peligroso, no se hubiera agarrado con cuerpo y alma á la negativa de varios puntos que ni discutibles son, á nuestro juicio.

Niega el Sr. Arteche la fácil destructibilidad de un ferro-carril antes ó despues de haberse servido de él para la defensa del país atacado. Niega que Francia pueda hacer desde Bayona á empalmar con la carretera del Baztan en la frontera un ferro-carril sin compensar sus gastos por sus productos, y sobre todo sin traer sobre sí graves conflictos. Niega igualmente que la diferencia de via, que nosotros ciertamente no hubiéramos establecido, sea un grande estorbo y no pequeño inconveniente para el caso de una sorpresa, á la cual por otra parte da una capital importancia. Y niega, finalmente, otra porcion de cosas que iremos restableciendo en el curso de este artículo, aunque sea á costa de aumentar las dimensiones que deben tener los que se insertan en diarios políticos.

Empieza el Sr. Arteche por reconocer que interpretamos perfectamente la sintesis de su artículo primero, y esto nos complace mucho, porque así queda justificada la filípica que enderezamos á los comentaristas exagerados de las ideas elevadas de nuestro contendiente, con los cuales no podíamos ni quisimos confundirle. Para hacer más notable la diferencia, establecimos la sustancia y carácter general de su artículo, deduciendo de él que la cuestion de los Alduides era en el trabajo del Sr. Arteche un detall, mién-

tras que para los partidarios del camino del Norte era el objeto único y grande del escrito.

Por lo demás, no hemos estrañado que se atemperase en esta clase de asuntos á las consideraciones espuestas por el Cuerpo de Ingenieros militares, que tienen una autoridad indisputable. Lo que dijimos, y ahí está nuestro artículo, fué que todo lo que indicaba, y más de lo que indicaba el Sr. Arteche, lo habia espuesto el Cuerpo de Ingenieros militares en ocasiones y con motivos más graves que la apertura de un túnel en una region perfectamente abierta, y todo habia sido ineficaz; deduciendo implícitamente de aquí una reflexión muy sencilla, que es la siguiente. Si con motivo del proyecto de carretera por el Baztan dijo oficialmente el Cuerpo de Ingenieros: «esta comunicacion pone en jaque á Pamplona, la inutiliza desde el segundo dia de campaña, hace imposible la defensa de los Pirineos, y asegura de todo evento las operaciones del ejército invasor;» y si esa carretera se hizo, y se hicieron otras más, y alguna más próxima al Pirineo, y por tanto se ha realizado el peligro supuesto del jaque y de la inutilidad de la plaza de Pamplona, la imposibilidad de la defensa de los Pirineos y la seguridad de las operaciones del invasor: si como consecuencia de esto, la Junta encargada del plan defensivo del reino, á la cual pertenecian ingenieros militares de la reputacion de los Sres. Piélagos, Roman Osorio y Burriel, considerada la nueva faz que ofrecia la defensa del Pirineo occidental por consecuencia de las nuevas comunicaciones, informó que se construyese un fuerte en el puerto de Velate, para oponer una resistencia material al primer avance del enemigo por esta parte, y declaró que construido este no era necesaria la conservacion de Pamplona como plaza de guerra permanente, por la facilidad con que podia ser envuelta y embosada; ¿á qué repite el Sr. Arteche argumentos que se fundan en suposiciones ya abandonadas, si hasta la misma meseta de Pamplona ha dejado de tener la importancia que antes le atribuía el Cuerpo de Ingenieros? A tan concluyente refutacion, nosotros que sabemos la competencia del señor Arteche y los recursos de su inteligencia que no veíamos empleados, nos respondimos: «la cuestion de los Alduides con respecto al exámen general del Pirineo, es una gota de agua en la inmensidad del Océano, y solo así se explica el descuido de repetir argumentos que no tienen ya fuerza ni aun en boca del mismo Cuerpo de Ingenieros.»

Pero á esto dice el Sr. Arteche una cosa singularísima. Las causas que han producido un efecto único, son unas. Las causas que han producido la destruccion de una localidad, ¿pueden destruir la cosa destruida? Los argumentos para impedir el tráfico por causa de la defensa del territorio, que se hacian cuando el Pirineo occidental estaba en su estado natural, ¿pueden hacerse seriamente hoy que la frontera está abierta hasta el estremo que señala el Cuerpo de Ingenieros militares? Cuando el mal relativamente á la defensa del Pirineo occidental, según su forma, sus condiciones y medios antiguos, que habrán de cambiarse en otros nuevos, ha llegado casi á su colmo, ¿hay razon para oponerse á la construccion de un ferro-carril que ha de contribuir poderosamente al aumento de la riqueza pública, fuente y raiz en los tiempos actuales de la fuerza militar de las naciones? Y si la hubiera, ¿sería por ventura esta razon la de que por cuatro brechas se asalta mejor que por tres, palabras y espíritu del artículo del Sr. Arteche? Pues si esta es toda la cuestion, y así en efecto parece, á términos ciertamente bien estrechos queda reducida.

Explicado lo que el Sr. Arteche creyó en nosotros estrañeza, vamos ahora á examinar su tesis de que los ferro-carriles influyen en la guerra favorable ó desfavorablemente, en razon de su direccion, de su número y de su estension. Ya saben nuestros lectores que la direccion más conveniente, según el Sr. Arteche, es la que pasa por los litorales de Cataluña y Guipúzcoa. En nuestro primer artículo apuntamos, y aquí probaremos, que estos dos caminos, en el caso de una invasion por el Pirineo, son los más inútiles y los menos convenientes. Los ferro-carriles de la Península solo pueden servir en dichas circunstancias á los españoles. Así lo tenemos espuesto, y en nuestro sentir, probado; pero ya que las razones nuestras no han alcanzado á persuadir de su error á nuestro adversario, consignaremos la opinion del Sr. Piélagos, cuya autoridad no recusará ciertamente quien tanto se apoya en las del Cuerpo de Ingenieros para sostener sus afirmaciones: «Las ventajas defensivas de los ferro-carriles sobre los caminos ordinarios no se limitan tan solo á la rapidez que prestan. Un camino ordinario es un arma de dos puntas, que hiere al más débil y sirve al más fuerte. Un ferro-carril es puramente un escudo, que solo es útil al que lo posee. Máquina complicada con ace-

sorios, y delicada de por sí, se inutiliza fácilmente al abandonarla. Desde que un país es teatro de combates, es imposible aprovechar los caminos de hierro. Su uso exige un orden perfecto, una autoridad no disputada, una tranquilidad completa. Aun cuando el enemigo, despues de ocupada parte del territorio, quisiera aprovechar estos caminos, reemplazando carriles, construyendo carruajes, y aun sustituyendo la fuerza animal á la del vapor, nuestras guerrillas los inutilizarían sin dificultad alguna. Se puede así dar por sentado, que cuantos más caminos de este género se construyan, tanto mejor preparada estará nuestra Península para una enérgica resistencia.» ¿Cabe nada más gráfico, más razonable ni más práctico que este juicio del ilustrado Sr. Piélagos?

Ahora bien; si los ferro-carriles son medios eficaces de nuestra defensa, como líneas de concentracion, de enlace, de comunicaciones de retirada, operaciones todas que pueden hacerse por vias perpendiculares y sin embargo ser defensivas, ¿cuál tendrá mejores condiciones militares, el que, como el del Norte, puede ser cortado con un desembarco en Guetaria, el mejor puerto del Cantábrico, con fondeadero seguro para navios de linea, próximo á Francia, á dos jornadas de Vitoria, seis horas de Hernani, cinco de Andoain, siete de Tolosa y seis de Descarga; posicion clásica que manda las carreteras de Vergara á Vitoria y del mismo punto á la costa, de Villa-Real á Zumaya y al mismo Guetaria por Azcoitia, de Zumárraga á Tolosa, de Legazpia á Oñate, de Telleriarte á Ormaiztegui; posicion, en fin, que hace dueño al que la posee del túnel y viaductos que conducen por el ferro-carril del Norte á Alsásua; ó el de Zaragoza á los Alduides, que perfectamente perpendicular para la frontera á Tudela, no tiene modo fácil de ser atajado? ¿Cuál sería la posicion de las fuerzas españolas en la parte estrema del Pirineo occidental, si fuera ocupada por aquel medio (que no será llano, pero que es practicable, muy practicable) la meseta de Alava, la posicion de Descarga ó la de Tolosa? Si para evitar el peligro en que se verían necesariamente con esto se corrieran á la costa, ¿no dejarían franco el paso á los invasores por el Pirineo, ofreciéndoles su flanco y su retaguardia, sin que por otra parte la proximidad de la doble linea de operaciones de los invasores permitiera sacar partido de la posicion interior ó central?

Pues si dejando el litoral cantábrico pasamos al del Mediterráneo; y á propósito de él copiamos lo que ha dicho el mismo Sr. Arteche: «y efectivamente, si antes teníamos que prevenimos contra los piratas berberiscos que venían á asolar los campos y poblaciones del litoral y arrebatar sus moradores, ahora puede la Francia desde la nueva colonia de la Argelia arrojar sobre nuestras costas un ejército que haga imposible la defensa del bajo Ebro y facilite á sus compatriotas la entrada en el territorio de Valencia y Murcia;» ¿qué resultará? Resultará: primero, que lo que acabamos de indicar respecto al ferro-carril del Norte es perfectamente posible y completamente aplicable al del litoral del Mediterráneo; y segundo, que la verdadera alteracion en el valor de ciertos factores que entran en la cuenta de nuestros medios estratégicos de defensa, alteracion de factores que en el primer artículo indicamos, se ha verificado ya, por más que el Sr. Arteche se resista á concederlo, citando las invasiones de 778, 825, 1521 y 1808, todas anteriores á la aplicacion del vapor á las escuadras, y que por tanto no hacen al caso ni dan fuerza á sus negativas. Lo que resulta de estas invasiones es que todas entraron en España sin que los vascos, vencedores de Roncesvalles, ni los sarracenos, sus auxiliares en la segunda expedicion, hubieran intentado siquiera evitar la invasion, siendo como eran dueños de esos ponderados desfiladeros.

¿Que vencimos en Roncesvalles! Pues cuatro compañías carlistas ¿no destruyeron un cuerpo numeroso de tropas nuestras en Descarga, haciendo muchos prisioneros, y entre ellos á un General que pudo despues evadirse? ¿Y qué desfiladeros habia en Descarga? Pues ¿por qué atribuir á las condiciones puramente geográficas victorias que han sido producto de la sorpresa y del arrojo de los naturales en un momento favorable?

Para examinar el valor militar de aquellas condiciones en el Pirineo occidental, la invasion más adecuada de cuantas ha habido es la del año de 1815, ejecutada por el Mariscal Soult despues de perdida la batalla de Vitoria por José Napoleón. Ingleses, portugueses y españoles, vencedores en la meseta de Alava, cubrían el Pirineo occidental, despues de haber arrojado de España al usurpador con sus huestes. El espíritu y entusiasmo de los aliados no podían ser mejor ni más vivo. Ocupaban los desfiladeros. La reaccion ofensiva de

las tropas francesas habia sido prevista desde el nombramiento de Soult para Lugarteniente de España. En estas circunstancias reúne el Mariscal francés un ejército de 50.000 hombres con 66 piezas de artillería; lo divide en dos cuerpos; embiste el uno al mando del General Drouet la entrada del Baztan por Maya, y con el otro se lanza él á arrancar á viva fuerza esas posiciones formidables, esos desfiladeros de Roncesvalles, ocupados por los aliados. Una batalla bastó para abrirse paso delante de tropas vencedoras, aguerridas, valientes y entusiastas, en aquel mismo famoso campo en que fueron derrotados Carlo Magno en 778 y los Condes de Ebro y Amar en 825: siendo de notar que los tránsitos se encontraban próximamente como en aquellas épocas, y pasaron las 66 piezas de artillería, así para España como para Francia despues de la derrota sufrida en Sorauren, casi á la vista de Pamplona. ¿Qué significa esto? Que tomamos por lo serio muchas cosas que son pura ilusion.

Que el Pirineo por Navarra siempre fué la parte más vulnerable de España, en lo cual está perfectamente de acuerdo con nosotros el Sr. Arteche: que la apertura de las nuevas carreteras ha convertido esta debilidad en una rematada nulidad, según el Cuerpo de Ingenieros; y que si hemos de defender aquellas entradas del Pirineo, además de lo que la ciencia y el arte tenga que suplir, es preciso que llenemos con el número de fuerzas el vacío que deja la topografía, y para esto hasta hoy los mejores medios, las armas militares de más eficacia, son los mejores caminos de hierro.

Hemos probado ántes con argumentos de razon, y ahora con los de autoridades, que los ferro-carriles solo sirven en caso de invasion para el defensor como elemento poderoso de fuerza y de resistencia. Sentado esto, ¿en dónde hace más falta militar esa fuerza y esa resistencia, y por consiguiente un ferro-carril? Allí precisamente donde sea más débil la defensa: allí donde naturalmente ha de ser atacado, y necesita que se concentren rápidamente fuerzas y recursos para resistir. ¿En nombre de qué pedía en la Cámara de los Pares en Mayo de 1842 el Teniente General Pellet, del Cuerpo de Estado Mayor francés, un camino directo perpendicular de París á Strasbourg? En nombre de la defensa del país, de la seguridad é independencia de su patria, y á causa de la debilidad de la frontera por aquella parte. ¿Y qué condicion solicitaba para aquel camino? Que fuera lo más lejós posible de las fronteras del Norte y del Este, para que no estuviera espuesto á la contingencia que amenaza y hace perfectamente inútil nuestro ferro-carril del Norte, como nosotros dejamos apuntado, y que sin embargo tanto entusiasma hoy á algunos militares. Esta via de comunicacion, cuando el vapor no estaba aplicado á la marina, tenia todas las buenas condiciones que el Sr. Arteche le atribuye todavía, cometiendo en este punto, como en algun otro, incoherencias anacrónicas de doctrina que son inesplicables en quien de tantos conocimientos está adornado y tan bien discurre.

La mejor direccion militar de un ferro-carril con respecto á la defensa del territorio es, á nuestro juicio, la que está menos espuesta á ser cortada por el invasor; la que atraviese más número de plazas de guerra, enlazando por este medio las operaciones, recursos y fuerzas de unas con otras; la que pase por puntos de produccion y zonas que ofrezcan posiciones militares y recursos para la resistencia, y llenen la primera condicion; y la direccion perpendicular, en fin, con preferencia á la paralela, pero sin proscribir por eso la última cuando esté inmediatamente á retaguardia de las líneas de defensa y de las costas fortificadas.

El Sr. Arteche no estará conforme, de seguro, con esta última condicion; y aunque no lo estrañamos, porque no es el solo que así opina, si nos sorprende, y en su reconocida competencia no sabemos explicarnos la confusion que resulta del carácter y esencia de las líneas de defensa con el que tienen las líneas de operaciones, en el párrafo siguiente de su artículo: «Los caminos que se internan en un país perpendicularmente á la frontera, son muy propios para la ofensiva y convenientes para el que lo invade; y por el contrario, los paralelos son defensivos por excelencia. Así que los caminos del Pirineo han dado paso á las invasiones del Norte, y solo ha podido resistirse en las líneas de los rios, de montes y de fortalezas opuestas perpendicularmente á ellos, esto es, en direccion paralela á la cordillera.»

Nos duele tener que disentir del Sr. Arteche; pero no podemos convenir en esta confusion de las posiciones militares con las líneas de operaciones, discutiéndose como discutimos de ferro-carriles en concepto de vias militares. La cordillera del Pirineo y la linea del Ebro son por su naturaleza líneas de defensa,

tengan ó no tengan la ventaja de que un ferro-carril les dé cierta actividad más táctica que estratégica recorriendo inmediatamente su larga estension. Suprimidos por un momento las montañas y el rio, y sustituidos por un ferro-carril sin plazas en que apoyarse, la estension que este ocuparía, por ser simplemente paralela, ¿se convertiría en linea de defensa? No, porque las posiciones son la esencia y los caminos un accidente en las líneas de defensa, miéntras que, al revés, en las líneas de operaciones los caminos son lo principal y las montañas y los rios los accesorios. Una carretera ó un ferro-carril perpendicular, tenga ó no tenga montañas y rios en que apoyarse, puede ser una linea de operaciones, así para adelantar una concentracion de fuerzas sobre un punto importante ó decisivo de la frontera, como para retirarlas, y en todo caso lo será para conservar la comunicacion con la linea del Ebro, base principal en la defensa del Pirineo. Las líneas de defensa sin caminos perpendiculares tienen un carácter de pasividad que podia pasar en los tiempos en que la guerra de posiciones estaba en uso; pero hoy que los movimientos son el alma de la guerra, una defensiva sin condiciones de reaccion y sin medios de trocar la defensa en ofensa es precaria y de resultados notoriamente funestos. Además, no es siempre cierto que la defensa se haga en líneas paralelas á las fronteras. El Sr. Arteche sabe muy bien que en una campaña se puede cambiar perfectamente el frente de operaciones, y que cuando un ejército opera sobre doble base, una de las dos necesariamente ha de ser perpendicular al frente de su enemigo. Pero estamos fuera de la cuestion, arrastrados por un juicio, en nuestro entender, equivocado del Sr. Arteche; y tiempo es ya de que volvamos á ella, dando por suficiente lo que llevamos dicho de la direccion de las vias férreas como influencia en las operaciones militares.

El número tiene tambien la suya para el Sr. Arteche, como no puede menos de tenerla para nosotros y para todo el mundo. Pero hay probablemente una diferencia, y es: que para el autor del artículo de *La Asamblea* es relativa esta influencia, porque cree que puede haber vias férreas dentro de la Península peligrosas á la seguridad del Estado; miéntras que es absoluta para nosotros, que sostenemos que todos los ferro-carriles interiores son más ó menos favorables. El número en absoluto tiene la propiedad de aumentar la cantidad sin cambiar la calidad; y siendo en nuestro juicio provechosas todas las vias férreas, no podemos menos de encontrar indeclinablemente favorable el influjo del número. Pero si esta opinion que espusimos y apoyamos en nuestro primer artículo, y cuyas razones, por eso y por no encontrar en esta parte de la cuestion una importancia notable, no queremos esforzar ahora, no fuese todavía aceptable al Sr. Arteche, se la recomendaríamos con las palabras siguientes del autorizado Brigadier de Ingenieros militares, Sr. Piélagos: «Se puede así dar por sentado que cuantos más caminos (ferro-carriles) de este género se construyan, tanto mejor preparada estará nuestra Península para una enérgica resistencia.»

La estension es la tercera influencia apuntada por el Sr. Arteche en los ferro-carriles aplicables á la defensa del territorio. Nuestra opinion cerca de esto es tan general y tan absoluta como la espuesta en punto al número; y no puede ser de otro modo, teniendo como tenemos el profundo convencimiento de la fácil, facilísima destructibilidad de los ferro-carriles, solo hasta ahora contestada por el señor Arteche; y de la imposibilidad absoluta de utilizarlos en la guerra quien no sea al menos dueño del suelo, y sobre todo de los ánimos, en las provincias por donde atraviesan, como indicamos en nuestro artículo anterior. Que en este caso no puede encontrarse el invasor en España, lo sabe el Sr. Arteche perfectamente; y como consecuencia inflexible de esta verdad, sentamos nosotros que pueden llegar los ferro-carriles á las costas, y hasta al último límite de las fronteras, sin debilitar en lo más mínimo, ántes bien favoreciendo mucho la defensa del territorio. Este favor grande y poderoso por punto general proporcionan las líneas férreas, disminuye sin embargo, cuando se van acercando las fuerzas beligerantes, hasta un punto que toca en la nulidad, y por eso en nuestro primer artículo redujimos á proporciones tan exiguas la importancia militar del ferro-carril de Pamplona á los Alduides, del cual vamos ahora á ocuparnos de un modo más especial y directo.

Cuando se acortan las distancias y se llega al terreno de la disputa y de la contienda, ya se toman, ya se dejan las posiciones militares; ya pisan unos, ya pisan otros la via férrea; y otros y unos, con la suspicacia propia de quien tanto aventura en la lucha, quieren quitar al contrario hasta la remota posibilidad de utili-

zar los medios de comunicación: desaparecerán de la tierra todas las formas del ferrocarril, armazón montada casi al aire, que vendrá a dejar sus restos reducidos a poco menos que un estudio utilizable solo por los ingenieros que cuando venga la paz tengan el encargo de reconstruirlo.

No se haga ilusiones en este punto el señor Arceche, ni declame en nombre de la civilización: que a la guerra podrán vestirla los filántropos como quieran, pero su necesidad destructora será siempre la misma que ha sido desde el fratricidio de Cain hasta el saqueo del palacio de Palikao; y si hay alguien que aún lo dude, que vuelva los ojos a esa República fraternalmente democrática de los Estados Unidos de América, y en ese drama vivo de saigre y destrucción que en ella se está representando verá la prueba de esta verdad y la del exacto valor militar de los ferrocarriles en el teatro de los combates. Y si al fin la guerra se presenta, y entonces la destrucción es inevitable, ¿por qué un Gobierno que puede prodigar la sangre y los tesoros de la patria en defender su independencia, no ha de poder inutilizar hoy un camino de hierro que mañana de seguro será arrancado de raíz por unos ó por otros de los que tomen parte en la contienda? Pero ¿por qué se alarma el señor Arceche de esto, cuando nos dice en su artículo que lo que cuesta en toda vía es abrirlo de nuevo, no el recomponerlo ó adaptarlo á otro objeto? Cree el Sr. Arceche que mientras la civilización admita la guerra como un mal inevitable y necesario, se llenarán mejor sus humanas aspiraciones conservando los rails de los caminos de hierro que preservando con su destrucción la efusión de sangre de sus propios hijos?

Pero dejemos estas consideraciones, y volvamos á rectificar otros varios errores del señor Arceche en su réplica.

Dice también el Sr. Arceche: «y no se diga que hay gran diferencia entre los ferrocarriles y las carreteras; porque si existen, las ventajas estarán siempre de parte de aquellos, en manos del que sea su dueño.» ¿A quién llamará dueño de un ferrocarril español, en caso de invasión, el autor del artículo? ¿Cree que pueden serlo los invasores? ¿Insiste en juzgar las vías férreas armas de dos filos como las carreteras? La idea de que los ferrocarriles dentro de la Península pueden ser preferibles al invasor, cuyo asunto principal es desenvolver las operaciones ofensivas, ¿son argumentos formales, por más que los haga una persona tan autorizada y estimable como el Sr. Arceche?—Y continúa más adelante: «El mayor movimiento que se atribuye á los caminos de hierro, es el de la facilidad de impedir la circulación á los trenes. Pues áun suponiendo esta, que es mucho suponer, ¿y más aún en un trayecto corto, áun queda el recurso de convertirlo en pocos, muy pocos días, en una magnífica carretera sin pendientes.»

Cuando se mira como una gran concesión el admitir la facilidad de estorbar la circulación de un tren montado sobre una vía, con tantas obras de fábrica y atravesando por un país montuoso en guerra de invasión, habitado precisamente por los hermanos de esos mismos bravos de Roncesvalles, de la guerra de la Independencia y de la última civil, no debemos extrañar que de un ferrocarril se crea hacer en pocos, muy pocos días, una magnífica carretera sin pendientes. Nosotros no entendemos los detalles que encierra en su estructura un camino de hierro; pero sí sabemos que la cuna y el firme de una carretera es una cosa perfectamente diferente y casi opuesta á ese amontonamiento á la ligera de tierras con que se hacen los terraplenes para los carriles. En estos las traviesas están de vara á vara enlazadas por los rails, y cuando por ellos atraviesan, los trenes, la gravitación se verifica sobre muchas traviesas á la vez, con la cual se reparte la presión, y la trabazón de unas con otras forma sobre el balastro la misma resistencia que si fuera un entarimado sólido y continuo sentado sobre la arena. Pero levántense los rails, y quedan descolgadas las traviesas, y con el peso, no de un tren de mercancías, sino con el de una batería tirada por caballos, verá el Sr. Arceche la solidez de esos sólidos terraplenes. Para convertir ese ferrocarril en magnífica carretera, no en muy pocos días, sino en muchos, y con muchísimos trabajadores á la vez, tendrían que hacer el firme por completo, y nunca conseguirían tenerla, no magnífica, pero ni aun mediana siquiera: siendo además, como via militar, un grave inconveniente el que careciendo de pendientes, tenga que pasar por muchos puentes, algunos túneles, y atravesar por lo más profundo de los barrancos. ¿Que en la guerra de Italia marcharon las tropas á pié por un ferrocarril! ¿Quién no ha visto marchar tropas por veredas, y áun por campos y montañas sin ninguna clase de caminos, lo cual acontece con mucha frecuencia en las batallas, en que para cada movimiento es imposible tener un camino, y mucho más cuando este movimiento es para envolver al enemigo, como sucedió al Mariscal MacMahon en Magenta?

Y porque en un caso dado y muy extremo se hayan valido las tropas de un ferrocarril ó de una vereda para marchar, ¿habremos de prescindir de sus condiciones defectuosas, y declarar que en muy pocos días se puede convertir en una magnífica carretera? Esa práctica que los franceses han adquirido en abrir por encanto caminos en las montañas de la gran Kabilia, ¿no podrían emplearla hoy en unir los Aldudes con el camino del Baztan en el punto más próximo, que es bien inmediato por cierto, y en concluir hasta su territorio el camino ordinario carretero que va desde la meseta de Pamplona á Orbaiceta por Eguía? Pues si esto lo pueden hacer hoy que no hay ferrocarril, con más facilidad, con más condiciones de estabilidad y más ventaja que sobre aquel, lo cual no creemos que niegue el Sr. Arceche, el argumento de que á cinco leguas tendremos una ciudadela natural llena de hombres y pertrechos, si se hace el ferrocarril, y el de convertirlo en carretera para arrastrar estos elementos, no nos parece que tengan gran fuerza. Por esta razón, pues, y por lo mucho que llevamos dicho sobre este punto, creemos haber contestado anticipadamente á la idea nueva de formar un atrincheramiento á la boca del túnel, que sin ferrocarril ni carretera que apoye, no tendría efecto. Pero después de todo, ¿a qué se habían de entretener los invasores ni en construir la carretera que dice el Sr. Arceche, ni en hacer los complementos y empalmes que nosotros acabamos de indicar por contestar á su razonamiento, si tienen magníficas carreteras por donde venir á Pamplona, y la importancia del asunto, áun dado graciosamente que todo fuera como cree el Sr. Arceche, queda limitada á traer veinticuatro ó treinta horas más tarde ó más temprano el tron de batir á esa plaza, reducida hoy á lo que se ve por el informe de ingenieros?

Discutiendo con la franqueza debida, y negamos efectivamente que bajo la presión y á vista de un enemigo victorioso pudieran embarcarse en los trenes las tropas de un cuerpo arrollado, porque, sinceramente lo decimos, no nos pudo ocurrir la idea de valerse como carretera de un ferrocarril que atraviesa por lo más profundo de los valles y barrancos, cuando el camino ordinario que pasa por Eguía, y sobre el cual llamamos la atención en nuestro primer artículo, tenía muchas ventajas para esa operación de llevar la defensa á la cresta de esos Aldudes, cuya configuración, contraria para nosotros é irremediable hoy, según confiesa el Sr. Arceche, no se neutraliza dejando las cosas como están, sino proveyendo con el arte, y sobre todo llevando un ferrocarril que conduzca rápidamente hombres y cañones donde faltan barreras. Estamos perfectamente de acuerdo con el artículo de La Asamblea en que la variedad de anchura en las vías tiene más inconvenientes que ventajas; pero no podemos estarlo en cuanto á la duda que abraza de que el Gobierno español pueda permitir la diferencia de anchura en la vía de los Aldudes, porque la solución de esta duda la tenemos en una ley que fija cuál ha de ser la de todos los ferrocarriles de la Península, y esta es diferente de la que tienen los de Francia. Pero lo admirable del caso es que las dificultades y estorbos para el tráfico que el Sr. Arceche ve en la diferencia de vías por los Aldudes entre España y Francia, y que le hacen exclamar: «¿en qué quedará esa decantada prontitud con que los objetos y las personas han de llegar de Navarra á Bayona, esa baratura en los transportes y esa comodidad en los viajes?» No los alcanza á ver en las comunicaciones férreas del Norte y de Cataluña, estando como están en el mismo caso unas que otras; porque de haberlas visto, la exclamación que citamos no se hubiera escapado á quien aboga en tal manera por el rodeo de Alsásua ó Alegria.

Pero sin dar á esta dificultad como elemento de defensa más importancia que la que tiene, ¿cómo no hemos de responder, entre otras cosas, con ella á esa rapidez del rayo con que se supone que vamos á ser sorprendidos, trayendo en prueba de ello la extraña razón de que el año 1808 cayeron por sorpresa en poder de los franceses las fortalezas de Barcelona, Figueras, Pamplona y San Sebastian? En respuesta á esta cita impropia, será lícito preguntar: ¿por qué no se han derribado esas fortalezas, que fueron sorprendidas de aquel modo y pueden volver á caer en manos del invasor? El que la escuadra inglesa el año 1804 apresara, como dice el señor Arceche, en plena paz cuatro fragatas nuestras, ¿aconseja por ventura que no se hagan más buques? Si la sorpresa, y la idea de que una vez ocupados por el enemigo ciertos puntos y ciertas cosas se convertirían en provecho suyo, fuera motivo para no hacerlas ó no tenerlas (principio que por lo visto se quiere aplicar al ferrocarril de los Aldudes), sería preciso suprimir las plazas de guerra, los arsenales, los parques, las escuadras, los cañones de batalla, los fusiles y cuanto sirve para la guerra.

Pero como esto no puede ser así, se han hecho, siguen haciéndose y se harán todas esas cosas, como se haría el ferrocarril desde Bayona á la frontera que nosotros indicamos, y con lo cual conviene el señor Arceche, si en ello tuviera la Francia el interés militar que suponen los adversarios del camino de los Aldudes, sin preocuparse mucho por los conflictos que pudieran sobrevenirle á causa de la construcción en su territorio de un camino que lo abona y que explicaría la defensa del país. ¿No ha sido más grave y más alarmante para Europa el que se haya quedado con las llaves de los Alpes? ¿Y qué conflictos han sobrevenido?

La misma importancia que esta consideración contestada tiene la otra de que sin esperanzas de compensar los gastos por los productos, no hay Gobierno que haga caminos de esta clase. ¿Tiene ó no tiene ese grande interés militar el Gobierno de la nación vecina en facilitar los medios de una invasión en España, y con ese fin han venido ó no á hacer los estudios ingenieros franceses? ¿Son cosa de formalidad ó no las alharacas que tanto se han encarecido, repitiendo aquella frase política, que no pasó de ser un chiste, y que hoy ni como tal es aplicable, de No más Pirineos? ¿Tiene ese interés? Pues entonces, es poco lo que monta ese ferrocarril para una nación que en alas del monstruo de la guerra lleva un ejército gigantesco á los muros de Sebastopol, y está todos los días echando al agua navíos, fragatas de coraza, urcas y toda clase de buques con el mismo, mismísimo doble objeto de defender á su país y poder llevar tropas á invadir los extraños, como ha sucedido en Rusia, China, Conchinchina, Siria y Méjico.

Esta clase de gastos se compensan unas veces con gloria, otras con provecho en grande, más nunca por productos á la menuda. Pero áun estos productos al por menor los traería el tiempo en breve plazo; porque al ver el Gobierno español que un ferrocarril llegaba á una parte de su frontera que ofrece carreteras de entrada en varias direcciones, habría de salir, y pronto, al encuentro, adoptando el principio por nosotros sentado, de que el mal que producen los ferrocarriles sólo con los ferrocarriles se compensa.

Restáanos por conclusión citar, siguiendo el ejemplo del Sr. Arceche, palabras y textos de algunas personas de autoridad, que vienen, así como el buen sentido, en apoyo de nuestras opiniones acerca de la fácil, facilísima destructibilidad de los ferrocarriles, fundamento capital de nuestros dos artículos, y que el Sr. Arceche ha puesto en duda unas veces, y negado más ó menos directamente otras. Basta fijar la vista sobre esos ligeros y mal adheridos terraplenes, sobre ese balastro ó arena que los cubre, sobre el asiento casi al aire de las traviesas, sobre la trabazón de unas con otras por medio de esos rails tan fáciles de arrancar, y finalmente, en ese cúmulo de obras de fábrica, túneles, puentes, viaductos, etc., para hacer escusada toda discusión en este punto. Un hombre solo, que puede escurrirse por cualquiera parte sin que nadie lo pueda evitar, basta para detener un tren, y áun para precipitarlo por un derrumbadero y causar una catástrofe. Para evitar esto, ¿cree suficiente el Sr. Arceche una línea de destacamentos como la de Zubiri en la guerra civil? Si la comunicación de unos puntos con otros de aquella línea hubiera debido hacerse por medio de la locomotora, esté seguro el Sr. Arceche de que ni un día se hubieran podido comunicar. Una armazón de tales condiciones desaparecerá de la tierra por instantes, en cuanto un Gobierno ó un General que mande tropas crea conveniente destruirla.

Y si la opinión nuestra en esta parte y otras de la cuestión no es todavía la del señor Arceche, quizá le hagan más fuerza que nuestras razones las palabras siguientes de personas de autoridad. á las cuales no hubiéramos apelado, como no apelamos en nuestro primer artículo, si nuestros esfuerzos hubieran bastado, como esperábamos, á convencerle, ó si el no se hubiera valido de ese medio; porque de muy antiguo está averiguado que la autoridad y la historia son arsenales donde pueden pertrecharse de armas los defensores de las más encontradas tendencias y opiniones.

GENERAL ZARCO DEL VALLE. Los ferrocarriles perpendiculares á las fronteras, protegidos por plazas fuertes, se tuvieron por muy convenientes (en la defensa del territorio), por la rapidez de los transportes de toda clase, y en caso de desgracia por la facilidad de destruirlos inutilizando sus carriles.—Y si es verdad que cayendo en manos del enemigo un camino paralelo á la frontera que hubiese forzado, las ventajas de este se convertirían en su provecho (principio que no aplica á las perpendiculares), también es cierto que su destrucción é inhabilitación es fácil; debiendo decir aquí de paso, que semejante destrucción en casos distintos ha sido objeto de trabajos, algunos de ellos publicados en Alemania.

GENERAL MAZARREDO. ¿Cuáles son las líneas de ferrocarriles, en tésis general, que deben ser preferidas? En mi entender, las que van á los puntos por donde con más facilidad puede ser amenazado el territorio por fuerzas extranjeras.—A esto se dirá que las líneas pudieran servir á los enemigos, una vez invadido el territorio, porque por donde se va se viene. Esta es una cosa innata en todas las vías de comunicación: son estoques de dos puntas; pero este inconveniente es casi nulo en las vías de hierro, pues nada más fácil que inutilizar un ferrocarril en un momento de retirada de un ejército: el mismo mecanismo de su construcción y de sus medios de acarreo hace que á muy poca costa se inutilice una línea cuando un ejército tuviese que emprender su retirada.—Esta es la ventaja que tiene un ferrocarril sobre una carretera: que aquel puede ser provechoso á la defensa de un país, y cuando convenga, en un momento dado, se inutiliza, á fin de que el enemigo no lo aproveche á su vez. En suma, yo no encuentro ningún inconveniente, absolutamente ninguno, en que se abran vías de ferrocarriles desde el centro de la Monarquía á las fronteras; porque cualesquiera que ellas sean, la topografía del país es tal, que no podrán servir de línea de operaciones á los ejércitos enemigos, pues las podremos tener dominadas constantemente. No se pueden hacer ferrocarriles sino por valles y planicies: los valles se dominan desde las alturas, y las líneas de ferrocarriles pueden ser interceptadas con facilidad.

GENERAL SAN MIGUEL. Contrayéndome á la cuestión, digo que estos caminos pueden ser útiles, y nunca perjudiciales á las operaciones militares.

GENERAL MONTEVERDE. La parte esencial no son los carriles, sino el material de transporte, y este solo por una negligencia punible puede ser entregado al enemigo, y en último extremo se inutiliza.—Después de abogar por la variedad de anchura en la vía con los ferrocarriles franceses, dice que si por cualquier motivo llegara el caso de que sufrieramos una guerra de invasión, se evitará con esa diferencia de vías que el material que los contrarios tengan puedan traerlo y servirse de nuestros caminos de hierro como de una arma que se convierte contra nosotros; bien es verdad que los carriles pueden destruirse.

GENERAL CONCHA (D. José). Por el contrario, los caminos de hierro en las guerras defensivas presentan las inmensas ventajas que ha detallado el Sr. Mazarredo, no teniendo en general ningún inconveniente, por la facilidad que hay de inutilizarlos en el momento de emprender un movimiento de retirada, evitando que el enemigo se aproveche de ellos.

BRIGADIER PIELAGO. Por medio de los caminos de hierro, á los franceses es fácil destacar de su ejército grandes masas de tropas hasta nuestra frontera con seguridad de llegar á tiempo á cualquiera de las otras. En tal estado, no hay otro remedio para restablecer el equilibrio, que el de proporcionarnos la misma ventaja de acumular con igual rapidez nuestras fuerzas en el punto amenazado ó en el conveniente para operar.—Las variaciones que se hicieran (por razones militares), apenas serán otras que las que tiendan á hacerlas pasar por puntos fortificados, ó terminar en plazas de guerra, según los casos. He hablado de la conveniencia de que los caminos pasen por plazas de guerra, porque pasó el tiempo en que, miradas como exclusivamente destinadas á la defensa de su localidad, se atendía solo á impedir su ataque, y se repugnaba que pasasen por ellas ó sus inmediaciones los caminos.—Un ferrocarril es puramente escudo, que solo es útil al que lo posee: máquina complicada con accesorios, y delicada de por sí, se inutiliza fácilmente abandonándola.—Aun cuando el enemigo, después de ocupada parte del territorio, quisiera aprovechar estos caminos, reemplazando carriles, construyendo carruajes y áun sustituyendo la fuerza animal á la del vapor, nuestras guerrillas los inutilizarían sin dificultad alguna.

GENERAL LUAN. En las líneas naturales de defensa, y en las cuales apoyados los habitantes siempre harán heroica resistencia; y además los ferrocarriles se destruyen é inutilizan tan pronto y con tanta facilidad, que si pudieran perjudicar en algún caso, sería muy fácil evitar este inconveniente.

BRIGADIER BUENAGA. En el primer concepto (de un ferrocarril empleado como tal), nunca pueden servir al invasor, pues con retirar los trenes, incendiar los depósitos de combustibles, levantar un carril ó cortar un puente, operaciones todas facilísimas, se inutiliza su uso.

De estas citas y argumentos de autoridad, y en resumen de todo lo que hemos espuesto en los dos artículos que con este hemos publicado, resultan las conclusiones siguientes:

- 1.º Que el alcance ofensivo del vapor en caso de invasión de la Península no pasa de las fronteras y del litoral, cosa que no puede evitarse.
- 2.º Que el mal que estas vías extranjeras

nos puedan traer, solo se compensa oponiendo en nuestro territorio otras análogas que les salgan al encuentro.

3.º Que la fácil é incontestable destructibilidad de los ferrocarriles nos pone á cubierto de que los invasores puedan convertir las vías férreas en arma de guerra y provecho suyo; mientras en cambio nos son de una utilidad inmensa para la defensa del territorio, aunque esta utilidad mengüe en proporción que se acortan las distancias de las fuerzas encontradas y se entra de lleno en el teatro de los combates.

4.º Que la frontera de Navarra, que siempre ha sido el punto más débil del Pirineo, es por completo vulnerable desde que se han abierto diversas carreteras que atraviesan y franquean la cordillera por aquella parte.

5.º Que siendo esta zona naturalmente la más amenazada, debemos tener, además de las defensas que la ciencia y el arte aconsejan hacer, un ferrocarril que lleve rápidamente al encuentro del enemigo nuestras tropas y pertrechos.

6.º Que por esta razón, y la de estar esta vía más á cubierto de ser atajada por el invasor, tiene mejores condiciones militares para la defensa del Pirineo occidental que la línea del Norte.

7.º Que en una defensa activa, que es la más eficaz, las vías perpendiculares tienen gran superioridad sobre las paralelas. Estas, es verdad que pueden servir en ciertas circunstancias de bases de operaciones; pero cuando están muy avanzadas y mal cubiertas, como acontecerá á la que vaya desde Pamplona á Alsásua ó Alegria, pueden ser asaltadas por un punto, y en este caso es forzoso abandonarlas casi simultáneamente; mientras las perpendiculares, como la de los Aldudes á Tudela, que tienen varios é importantes usos para la defensa del país, se van perdiendo progresivamente, y pueden servir hasta que llegue la necesidad de ceder los últimos kilómetros.

8.º Que por este principio mismo, cualquiera otra entrada directa de Pamplona á Francia, aunque sea por Irun, cuyo trayecto estaría casi paralelo á la frontera y bajo la acción inmediata del invasor desde que se presentara en ella, tendría todos los inconvenientes y ninguna de las ventajas que puede tener el ferrocarril de los Aldudes.

9.º Que una vez destruido este, sería una locura convertirlo en carretera, ya por las dificultades que esto ofrece y por el tiempo necesario á esta operación, encaminada por otra parte á producir una pésima vía militar, embarrancada, dominada y montada sobre muchas obras de fábrica, y por consecuencia de fácil inutilización á las guerrillas; ya porque la carretera, y todo el daño que con ella se nos puede hacer, se realizaría hoy que no hay ferrocarril por un procedimiento más breve, más fácil, con más condiciones de permanencia y de uso para la guerra.

10.º Que si Francia diera la importancia militar que se supone á una vía férrea de Bayona á los Aldudes, ó en otro caso á empalmar con la frontera, esta vía podría hacerse sin temor á conflictos internacionales, y sobre todo sin preocuparse por la compensación de los gastos con los productos, que hecha abstracción de otras consideraciones, saldría á cubrir en un breve plazo de tiempo por una parte pequeña la necesidad de nuestra defensa, y por otra muy grande las exigencias y el clamor del comercio de nuestra propio país.

11.º Que el camino de hierro desde Pamplona á la frontera, que por estar ya en el teatro en que naturalmente empezarían los combates, desde los primeros momentos quedaría destruido, tiene poca importancia militar; pero sea esta cual fuere, es provechosa, y en ningún caso contraria á la defensa del territorio.

12.º Que si el ferrocarril puede destruirse, lo que es innegable, y la conversión en carretera es operación difícil y además ociosa, teniendo otras magníficamente construidas que con diferencia de horas llenarían todos los objetos que aquella, la cuestión viene á reducirse á la importancia que deba darse á un agujero de cinco kilómetros de longitud, de sencilla obstrucción, y rodeado de varios tránsitos y carreteras que lo hacen perfectamente innecesario y áun de poca ó ninguna utilidad para una invasión.

A este último límite creemos haber venido á parar el valor del asunto en cuestión; y mientras otra cosa no se nos pruebe, nos parece que ni el país, ni el Sr. Arceche, ni nosotros, ganaremos nada con seguir discutiendo sobre detalles y supuestos que no han de variar la esencia de la materia discutida.

El país dará la razón á quien la tenga.

Editor responsable, D. PEDRO JACOBO Y LOPEZ.

MADRID.

Imprenta de J. Casás y Diaz, calle de la Cabeza, núm. 32