

NUMERO DEL DIA  
cinco céntimos

Precios de suscripción

Madrid, un mes.....	1,50 pesetas
Provincias, trimestre.....	5 »
Extranjero, año.....	40 »
Clases é individuos de tropa, mes, una peseta	

Tarifa de anuncios

Cuarta plana.....	5 céntimos línea
Tercera idem.....	10 » »
Segunda idem.....	15 » »
Primera idem.....	20 » »
Proyectos, planos, retratos, etc., precios convencionales.	

NÚMERO ATRASADO,  
quince céntimos



# EL EJÉRCITO Y ARMADA

DIARIO DEFENSOR DE SUS CLASES ACTIVAS Y PASIVAS  
Fundador y Director: Don Clodoaldo Piñal



Redacción y Administración:  
Alcalá, 25 (antes 19 duplicado), 3.º  
APARTADO NÚM. 436

Pizarro, 15. — Madrid

## Cartas militares

### Al ministro de la Guerra.

III  
Recompensas por méritos generales de la campaña.

Cualquiera creería, excelentísimo señor, al leer mi anterior carta, que yo era enemigo de las recompensas militares; que me parecía mal se recompensaran, no sólo los servicios, sino hasta los más esclarecidos méritos. Nada más erróneo que esta creencia. Y en prueba de ello, excelentísimo señor, voy á exponer, antes de seguir más adelante, mis teorías sobre estos extremos.

Pasaron, sí, los tiempos, en que se creaban los ejércitos exclusivamente para el combate.

La guerra era entonces el estado habitual y constante de la humanidad, y el que regresaba, de propia ó forzada voluntad en el ejército, sabía que las «armas eran sus arreos» y «su descanso el pelear». Pasaron también los tiempos en que el Ejército tenía por principal misión crear el derecho de los pueblos, afirmarlo y defenderlo, y de ahí las guerras civiles, que ya sólo se sostienen en países que no han alcanzado un grado superior de cultura, y en aquellos en que la cultura, prematura tal vez, como ocurre en algunas repúblicas de América, hace que lozana haya crecido, á la par, la ambición á los altos cargos. Fuera de esto, en las naciones que han alcanzado un superior grado de cultura política y social, como Alemania, Francia, Italia, Portugal, Inglaterra, Austria, los Estados Unidos y algunas otras, poco más, y entre ellas España, el Ejército ha venido á ser un verdadero Poder nacional, con carácter propio y bien definido.

En tal concepto, como á los demás poderes del Estado, al Ejército compete evitar las perturbaciones del derecho en cualquiera de sus distintas esferas. Es más; en casos graves, todos los poderes delegan en el Ejército sus funciones, y él, el Ejército, como poder único, representante de la fuerza, restablece el derecho perturbado. Fuera de estos casos, en la que ejerce soberanía á título de fuerza, ejerce también poderío absoluto á título de poder obligante, que lo llamó Romagnosi (1), en aquellos momentos en que por cualquiera causa peligra la independencia ó integridad de la Patria.

Es decir, que el Ejército, tal y como está considerado en las Naciones que tienen un superior grado de cultura, es un poder del Estado, al igual que el Ejecutivo, el judicial y el Parlamentario, y sólo está llamado á intervenir, á ejercer su actividad, en cualquiera de estos dos únicos casos: á título de fuerza para restaurar el derecho perturbado, y á título de poder obligante, en los atentados á la independencia nacional. No siendo esto, su misión es instruirse, perfeccionarse, ponerse en condiciones, en una palabra, para rendir el *máximum* de su actividad cuando la nación lo exija. La vida

de guarnición, no cómoda, regalona y victiosa, sino activa y trabajadora, con todos los servicios inherentes, es lo que ha de ocupar y preocupar al Ejército fuera de aquellos casos.

Al salir de esta situación, por cualquier concepto que sea, al abandonar, aunque sea por breves horas, su cometido y función ordinaria, el Ejército como entidad, y sus individuos como personalidad, tienen derecho á gratificación, indemnización, recompensa, en una palabra.

Creo que esto es claro.

Si el militar, por ausentarse algunas horas fuera de su habitual residencia para ejecutar un acto cualquiera de servicio, distinto del que por su cargo ó destino tiene señalado, entiendo yo que merece una recompensa (proporcionada, como es lógico, á la entidad é importancia del servicio); ¿cómo no he de entender que deben recompensarse los «servicios generales de una campaña»?

Y respecto á este punto, hay que hablar mucho, y creo que nunca sería hablar demasiado.

Aquilar los méritos contraídos en una campaña, es muy difícil. Entre buscar al enemigo y no encontrarlo, y encontrar al enemigo y batirlo, y de batirlo hacerlo bien, y, por último, alcanzar la victoria, hay tal número de series distintas, que hace difícilísimo el juicio.

Además, hay que considerar en estos casos muchas circunstancias.

Tal vez ello sea cuestión de temperamentos.

Pero creo yo que han sido más de apreciar, pongo por caso, esos largos días de operaciones sin encontrar al enemigo; esos largos días mal acondicionados en los campamentos de Melilla, á la vista del enemigo, esperando el ataque, y tal vez con él el acto heroico, la acción distinguida, el juicio de votación, que no el mismo, álgido momento del combate.

En otra ocasión tuve el honor de decirlo á un digno antecesor de V. E. Yo prefiero el combate con todas sus consecuencias, á esos largos días (siempre son largos los días de espera) en que no se presenta ocasión de combatir.

Hay que premiar, pues, también los «servicios generales de la campaña». Conducción de convoyes, servicios de exploración, emboscadas, reconocimientos, todo. Hay que recompensar algo más. Hay que recompensar el hecho solo de estar en la campaña.

Pero claro es que por muchas que sean las penalidades, ellas, á no ser en casos completamente extraordinarios, no darán méritos para adquirir la laureada de San Fernando, ni tampoco un empleo, ni tal vez una María Cristina; pero sí darán méritos suficientes para otras muchas recompensas.

Y en esto, excelentísimo señor, vuelvo á insistir en lo que he dicho en mi anterior carta, que es preciso no olvidar si se quiere ser justo. Lo importante es el concepto de la recompensa y el por qué se concede.

No perdiendo de vista este punto, es como pueden concederse recompensas á miles en una corta campaña, sin que se subleve el sentido moral del Ejército.

Creo que fué el Sr. Moret el que inventó ó estableció un sistema de lotería nacional que se llamó de Irradiación, ó sea, que partiendo de una serie de números extraídos á la suerte de un globo, formaba el premio mayor, se formaban luego series diversas en que entrarán primero los cuatro últimos números, luego aquellos en que entrarán los tres últimos, los dos últimos luego, y, en fin, aquellos, en un número crecidísimo, en que entrara solamente el último de la primera serie.

Tal sistema, que en la lotería nacional no dió resultado, no sé por qué, en la lotería de las recompensas sí podría dar muy buen resultado. Partiendo del absoluto que ya fijé con la expresión *aptitud* para el mando, puede, por irradiación, llegarse á un sistema de recompensas que satisfaga al espíritu militar, libre de prejuicios, preocupaciones y ambiciones desmedidas.

Y en esto de las ambiciones, excelentísimo señor, he de decir una sola palabra, y es que no es tanta la de los dignos generales, jefes y oficiales, como las de sus padrinos, valederos ó coeficientes, que no son estos solos para el ingreso en las Academias militares, sino también en todo el curso de la carrera... el que tiene la suerte de tenerlos.

Cuya suerte nunca la tuvo, éste, que es su seguro servidor y subordinado y b. l. m. de V. E.,

Marcial Fidalgo.

## PASIVOS

### Dos exposiciones.

Interin la Junta directiva del Centro general resuelve sobre la forma en que hayan de ser suscritas las solicitudes de que hemos hecho mención en días anteriores, nuestro querido y respetado director, D. Clodoaldo Piñal, firma y envía una instancia á S. M., arreglada al modelo número 5 publicado el día 9 del corriente en este periódico, sobre concepción para retiro, del empleo cuyo sueldo se perciba con arreglo al artículo 3.º transitorio del Reglamento de ascensos.

A su vez, nuestro compañero de redacción, D. Gualteiro M. Seco, eleva á las Cortes la exposición que anunció en nuestro número correspondiente al día 14, impetrando del Poder legislativo que, antes de reintegrar al recurrente en el goce de los diversos derechos de que se ve injustamente privado, se atiende á satisfacer los que corresponden á viudas y huérfanos, suprimiendo el descuento que sufren, ó igualándolo al que se impone á las clases activas cuyos sueldos sean de igual cuantía que las pensiones de viudedad y orfandad; y acrecentando estas pensiones con los aumentos debidos por servicios que los causantes prestaran en Ultramar.

Teniendo en cuenta que ambas solicitudes son justísimas, que la primera de ellas no perjudica al Tesoro, sino que le beneficia con el importe de las pólizas para los Reales Despachos, y que la segunda sólo reclama el pago de sagradas deudas en beneficio de seres desgraciados, y dados los sentimientos de bondad y de justicia que animan á S. M. el Rey, á las Cortes del Reino y á los ministros de la Corona, es de esperar que ambas instancias sean recibidas con benevolencia y resueltas favorablemente.

Iremos dando cuenta de los demás memoriales que sean cursados con arreglo al plan propuesto por EJÉRCITO Y ARMADA.

### Una recomendación.

La carestía en Madrid es tal, que puede calcularse que equivale á la disminución de una tercera ó cuarta parte de los sueldos, por lo menos.

A propósito de esto, un amigo nos refiere que en el término de pocos años ha ocupado: Primero, una casa grande, con jardín, en Mahón, por 270 pesetas anuales; un piso segundo, muy desahogado, en Tarragona, por 540, y un piso tercero (pomposamente llamado segundo), muy reducido, en Madrid, á distancia de media legua del centro, por pesetas 1.020.

Los alquileres de locales ocupados por el comercio son, más que usurarios, fabulosos, habiendo industrial que paga sesenta mil pesetas anuales; y es evidente que el comerciante que, solamente por el alquiler de un piso bajo, paga cuatro ó cinco mil duros, no puede vender al mismo precio que en provincias, donde pagaría cuatro ó cinco mil reales.

Así, en Madrid, los precios andan por las nubes; y sirva esto de ilustración á nuestros compañeros de provincias, para que no extrañen las dificultades que tiene que vencer el Centro general para sostenerse.

La viuda y el subalterno retirado, sin hijos, que en provincias podrían satisfacer, aunque muy modestamente, todas sus necesidades, en Madrid sufren privaciones increíbles, que casi no les permiten satisfacer ni la exigua cuota señalada á los asociados. Poco más ó menos ocurre lo mismo á otros pasivos que disfrutan mayor sueldo, pero que están cargados de familia.

Reconociendo estas inmensas dificultades, me dirijo, sin embargo, á los pasivos de Madrid, aconsejándoles que hagan un esfuerzo para asociarse ó adherirse al Centro general y á sus Secciones Filantrópica y Sanitaria, de las cuales, la primera tiene por objeto socorrer á las familias de los socios que fallezcan, y la segunda, facilitar asistencia médica á los asociados y sus familias.

Las ventajas que resultan de asociarse son perfectamente conocidas por los más modestos obreros, quienes las aprovechan con indiscutible acierto; y mejor deben conocerlas los pasivos, que por regla general, poseen mucha más instrucción, adquirida en Universidades y Academias científicas. Dichas ventajas son: 1.º, adquirir la influencia del gran número y de la unión, aprovechable para defender los legítimos derechos de la clase, frecuentemente conculcados, y 2.º, prestarse el mutuo apoyo en circunstancias desgraciadas, tanto más necesario cuanto más escaso sea el haber de las familias.

Estas ventajas, importantísimas para los que vienen ateniéndose á cortísimo sueldo, podrán ser indiferentes para los pasivos que hayan tenido la fortuna de heredar algunos millones; pero estos millonarios son los más obligados á asociarse, para dar noble ejemplo de humanidad y compañerismo, y para que sobre ellos no caiga la mancha de un egoísmo ridículo ó de una vanidad extemporánea.

Este ejemplo está dado por personas de posición elevada é independiente, que pertenecen á esta ya rigurosa Asociación, y deben seguirlo los más humildes, que son los que han de sacar más fruto de este organismo.

Quien haya leído con alguna atención cuanto acerca de los derechos de los pasivos viene publicando EJÉRCITO Y ARMADA, no ignorará las activas gestiones que vienen practicándose por parte de la Junta directiva y de socios del Centro, en favor de la clase, á quien este periódico presta todo el apoyo posible, aconsejando á todos los individuos de ella, residentes en Madrid, que se incorporen á dicho Centro, establecido en la calle de la Abada, núm. 3, que ya cuenta con más de cuatrocientos socios.

Otro día publicará la lista de las Asociaciones de pasivos de provincias, dependientes del Centro, con los nombres de los señores presidentes y señas de los domicilios sociales, con el doble objeto de que se sepa la dirección que ha de darse á la correspondencia, y de que los lectores conozcan los detalles de la organización; y ahora creo conveniente insertar las cuotas que satisfacen los socios pertenecientes al Centro, y que están calculadas de modo que, sumada la de socios de número con las correspondientes á las secciones Filantrópica y Sanitaria, el total sea de dos pesetas cincuenta céntimos al mes, cantidad igual á la que se habría de satisfacer en el Centro del Ejército y de la Armada.

Los socios se dividen en las siguientes clases: fundadores, de número, eventuales, protectores, honorarios, adheridos y adscritos. Los pagos son por trimestres adelantados.

Los socios de las tres primeras clases satisfacen la cuota mensual de una peseta.

Los adheridos satisfacen sus cuotas en relación con los haberes que disfrutan, según la siguiente escala: sueldo, haber ó pensión, menor de 500 pesetas, cuota de quince céntimos; desde 500 á menos de 1.000, veinte céntimos; desde 1.000 hasta menos de 1.500, veinticinco céntimos.

Socios adscritos no pagan cuota. Socios de la sección filantrópica, setenta y cinco céntimos; idem de la idem sanitaria, setenta y cinco céntimos.

Para ingresar en estas secciones, es indispensable pertenecer al Centro como socio de cualquiera de las clases expresadas.

En la Sociedad ingresan las señoras bajo las mismas condiciones que los varones. Conque, á inscribirse.

Rogelio Cuesta Romani.

## De Ceuta á Tetuán

POR  
José G. Sobral.

### De Ceuta á Tetuán

Los cimientos del gran receptor de riqueza y prosperidad para España están en el camino que une á Ceuta con Tetuán; pero no en el camino tal como hoy existe, sino con su línea férrea, que no sólo acortará el tiempo para comunicar las dos mencionadas poblaciones, sino que dará valor á las tierras que en ambos lados de la línea se ponga en explotación.

Tiene Ceuta una característica de importancia para ser puerto comercial: la característica de su *hinterland* económico; base fundamental de la prosperidad y desarrollo de todo puerto marítimo.

Ceuta puede y debe ser el punto de convergencia de vías interiores del Imperio marroquí, y lugar de recepción de los productos que por esas vías se transporten para reexportarlos luego á Europa, sea atravesando el Estrecho de Gibraltar para coger los caminos de hierro europeos si son mercancías de gran valor y poco peso, ó sea para enviarlos por mar á los diferentes puertos de otras naciones, si su transporte exige la vía marítima como más económica.

La construcción del puerto proyectado en Ceuta, exige, si ha de servir para algo, si ha de dar rendimiento, que se le ponga en contacto con el interior de Marruecos por una línea férrea; de lo contrario, será tan inútil como lo será un gran depósito de repartición de agua, sin tubería receptora alimenticia de este líquido.

(1) ROMAGNOSI. — *Constituzione di una monarchia nazionale rappresentativa.*

# La Gaceta

Sábado, 30 de abril de 1910.

Ministerio de Marina.—Real decreto concediendo el pase a la situación de reserva con el empleo de capitán de navío de primera clase de la Armada, al capitán de navío don Manuel Díaz Iglesias.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.—Reales decretos concediendo la gran cruz de la Orden civil de Alfonso XII, á don Julio Burell y Cuéllar y á D. Rafael Altamira y Crevea.

Real orden nombrando catedrático numerario de Geometría descriptiva, Economía política, Legislación industrial y Estadística de la Escuela de Ingenieros industriales de Barcelona, á D. Francisco Gómez Carbonell.

Otra nombrando profesor de Anatomía descriptiva de la Escuela especial de Veterinaria de Zaragoza, al de igual asignatura de la de León, D. Joaquín González García.

Otra disponiendo que los auxiliares super-numerarios sin sueldo de las Escuelas de Ingenieros industriales puedan percibir, encontrándose en las condiciones que se citan, la gratificación correspondiente á auxiliares numerarios.

Ministerio de Fomento.—Reales decretos concediendo la gran cruz de la Orden civil del Mérito Agrícola, á D. Salvador Raventós y Clivillés, D. Enrique Alcaraz y Martínez, D. Jorge López Cortés, D. Miguel Iranzo y Palavicino y D. Camilo Castilla.

Real orden condonando la multa de 250 pesetas impuesta por el gobernador civil de Murcia á la Compañía concesionaria de la línea de Lorca á Baza y ramal á Águilas.

Ministerio de la Gobernación.—Real orden disponiendo se aprueben las obras efectuadas en el manantial de aguas minero-medicinales de Vilajuiga, y autorizando á D. Ramón Margineda para explotar, dentro de los términos que determina la Real orden de 15 de julio de 1904, las aguas que procedan de dicho manantial.

## La Infantería de Marina

Más de una vez nos hemos ocupado de este brillante Cuerpo, en el cual están arraigados profunda y hondamente el espíritu militar y el sentimiento del honor.

Consérvase en él venerado culto á sus heroicas tradiciones, y fuerza es confesar que la necesidad de mantenerlo persiste, y que el progreso marítimo en nada se opone al mantenimiento de un Cuerpo útil y necesario, lo mismo en la paz que en la guerra.

Nosotros hemos creído siempre, y de tal idea seguimos participando, que la Infantería de Marina debe ser el núcleo principal de las guarniciones de los Apostaderos marítimos.

Es más; quizá conviniera que, constituida la Infantería de Marina por regimientos fijos en Ferrol, Cartagena y San Fernando (Cádiz), fueran la base de sus guarniciones.

Organizados convenientemente, darían también las tropas para el servicio de á bordo, y siempre constituirían brigadas dispuestas á acudir en toda operación naval allí donde fuera necesario.

El hábito de la vida de mar y el conocimiento del material naval, hacen que este Cuerpo pueda prestar servicios que no es fácil preste la Infantería del Ejército.

En donde haya estación naval, allí debe haber Infantería de marina, á la cual debe instruirse en el manejo de los cañones de desembarco y en el servicio de ametralladoras.

En Ceuta y en Melilla deberían existir tropas de Infantería de marina á las órdenes de los comandantes de marina, para prestar todos los servicios propios de su instituto.

Es más; nosotros organizaríamos las plazas de Ferrol, Cartagena y Cádiz, de manera que la Infantería de marina constituyera en ellas brigadas, mandadas por generales del Cuerpo que ejercerían de segundos jefes de las plazas.

Tropas escogidas, que lo mismo sirven en tierra que en la mar, deben mantenerse y alentar en ellas las virtudes militares, el espíritu de Cuerpo y el culto á sus tradiciones.

La Infantería de marina es un cuerpo de tan brillante historia militar, que sería por todo extremo censurable el anularlo ó reducirlo en sus funciones, funciones que, repetimos, pueden ser ejercidas en las marinas modernas, aumentando en ellas su valor militar.

Lo que se precisa es aumentar el presupuesto de la Marina, hasta elevarlo

esta convirtiendo en centro de vida y civilización para constituir un polo de actividad económica frente al polo de la misma índole de Europa; pues bien, vamos las vías férreas de esos dos polos, pongámoslas en contacto al través del Estrecho de Gibraltar y sentiremos las sacudidas de la corriente de ese trabajo, que nos despertará y sacará del letargo en que una circunstancia geográfica nos ha obligado á permanecer tantos años. Madrid, que aspira á ponerse al nivel de las demás capitales de Europa, no debe olvidar que París, Bruselas, Berlín, deben gran parte de su esplendor á ser poblaciones de tránsito de mercancías y viajeros, y que el día que llegue á la estación del Norte el tren con pasajeros de Alemania, Francia, Bélgica, Inglaterra, para salir luego por la del Mediodía para el Sudán, Congo, Colonia del Cabo, Natal, Lago Victoria, Tanganika, ese día tendrá Madrid forzosamente, grandes hoteles, grandes vías y multiplicará y mejorará las condiciones de su vida, porque dejará de estar separado de Europa y entrará á formar parte de la red general de comunicaciones de dos mundos unidos por los lazos de la civilización y del progreso.

## Telegramas oficiales

Melilla 28.

Comandante en jefe á ministro Guerra: Acompañado de jefe Estado Mayor, general Jordana, he estado esta tarde en Nador, encontrando aquellas posiciones en perfecto estado, y ya terminados en el reduto los barracones para el alojamiento de fuerzas que lo guarnecen y para dependencias.

Ceuta 28.

Gobernador militar á ministro Guerra: Hoy á las cinco y media de la tarde, en nombre de S. M. el Rey, he hecho entrega del santuario de Sidi-Ibrain á que se refiere la Real orden de 12 de agosto de 1909, asistiendo general segundo jefe, autoridades, comisiones oficiales, entidades principales de la población, gran número de señoras y numerosos grupos de moros, los cuales han dado muestras de reconocimiento y lealtad á Su Majestad.

Con este motivo elevo á V. E., en nombre de la guarnición y en el mío, respetuoso saludo.

### Misión á la Argentina

Mañana domingo, en el expreso de las ocho y veinte de la noche, saldrá la Misión española que va con S. A. la Infanta Isabel á la Argentina. Hasta Cádiz irán el señor ministro de Estado con el distinguido diplomático D. Manuel Gómez Barzanallana, y el señor ministro de Marina, acompañado de un ayudante.

## Extranjero

### Alemania.

La Cámara ha aprobado por 140 votos contra 94, el proyecto de reforma electoral.

### Francia.

La conferencia internacional contra la trata de blancas, ha redactado proyectos contra las publicaciones obscenas.

### Holanda.

Roosevelt llegó á La Haya ayer, dirigiéndose al palacio de la Reina Guillermina, donde dieron un almuerzo en su honor.

### Inglaterra.

Un ballenero inglés ha anexionado á la Gran Bretaña la isla de Heard, próxima al Archipiélago francés de Kerguelen.

### Turquía.

La Albania se someterá, en vista de que los 8.000 hombres que se habían atrincherado en el desfiladero de Kachanik, lo han abandonado.

## Revista de Locomoción Aérea

Hemos recibido la Revista de Locomoción Aérea, de este mes, y es de gran interés para todos en general la gran información técnica deportiva de los grandes adelantos de la aviación, como puede verse por el siguiente

Sumario: La Aviación en España.—Primera Exposición de Aeronáutica en España.—Semana de Aviación en Barcelona.—La muerte de Nadar.—La muerte de Le Blon.—En el gran palacio, por C. Faroux.—Manera de construir un pequeño modelo biplano, por Adrien Fieux.—La estabilidad de los modelos de Aeroplanos, por el Capitán Ferber.—Dirigibles «no rígidos».—El vuelo á la vela y la teoría del viento variable, por Alexandre Séé.—La Aviación en el Extranjero.—Semana de Cannes.—El premio de La Nature.—El record de duración con pasajero.—Boletín Oficial de la Asociación de Locomoción Aérea.—Sección bibliográfica.

Se vende á 50 céntimos en las librerías y centros de suscripción de España y América latina, y en la Administración de la misma, calle de Claris, 102, principal, 1.ª, Barcelona.

No hay puerto comercial adonde no afluyan líneas férreas ó canales, que son las redes circulatorias de las mercancías del *hinterland* del puerto.

Ceuta, que tiene proyectado su puerto comercial, pide, como complemento necesario é indispensable, esa arteria férrea llamada ferrocarril, por donde irá el líquido vivificante de las mercancías, que le dará vida y energía para repartirlas ó transvasarlas al sistema arterial de comunicaciones europeas.

Téngase en cuenta, y la historia de los caminos de hierro con hechos lo prueba, que la dificultad de orden moral con que se ha tropezado en la construcción de líneas férreas en países no enclavados entre pueblos civilizados ha estado en la realización de los primeros, kilómetros, pues una vez que la locomotora ha recorrido éstos, ella misma se ha abierto el campo para los demás.

La verdadera política de penetración, no sólo en Marruecos, sino en cualquier otro país, es la del ferrocarril, porque es la vía de mínima resistencia para el movimiento de mercancías y hombres, y con éstos el de las ideas civilizadoras, las cuales van espaciándose entre los naturales, que se les asimilan por encontrarlas beneficiosas para la vida.

Pueblos que hasta hace muy poco vivían en el olvido y desconocimiento de Europa, como los que están enclavados entre el Aral y Golfo Pérsico, costa de Palestina y fronteras de la India, han despertado al sentir la influencia de los caminos de hierro que se han construido en toda esa parte del Asia.

Armenia, Turquestán y Arabia van aumentando sus kilómetros férreos, y con sus líneas telegráficas comunican diariamente con Europa, y se sabe lo que ocurre en cada instante en el Ararat, en la Meca, en Samarcanda, poblaciones que hace muy pocos años se conocían sólo por tradiciones históricas.

Esas nuevas vías de comunicación asiáticas han acortado la distancia entre Europa y Asia, y el enlace que con las europeas tienen, ha influido grandemente en derivar algo la corriente circulatoria comercial hacia el fondo del Mediterráneo.

Productos que antes iban en caravanas á la India, y en ferrocarril después á los puertos del mar Índico para embarcar en trasatlántico, que por Suez y el Mediterráneo eran conducidos á Inglaterra ó mares del Norte de Europa, van hoy á los puertos del mar Negro, Caspio, Aral, y desde aquí, por tierra, son conducidos á Europa; y si alguna mercancía exige la vía marítima, de los puertos del mar Negro, van á Génova ó Trieste, como puntos más cercanos al centro del continente europeo.

Esto ha contribuido á restar el número de buques que pasan el Estrecho de Gibraltar, y á esto se debe que la importancia comercial de la plaza que da nombre al Estrecho haya disminuido, porque son menos los barcos que tiene que abastecer de carbón, víveres y vituallas, que es á lo que se reduce el valor comercial de la tan renombrada plaza marítimo-militar inglesa.

Gibraltar, Malta, Perih y Aden no son puertos comerciales, porque carecen de *hinterland* comercial; son puertos de abastecimiento para los buques de guerra y de comercio, y llenan como principal función la de arsenal, como puntos estratégicos que Inglaterra tiene repartidos en la gran ruta comercial que va desde su metrópoli hasta la India.

Colócase siempre la derrota mercantil con la derrota marada por los jalones estratégicos de cabos é islas convenientemente fortificados y preparados con recursos para la flota militar que ha de garantizar el libre paso de la mercante.

Singapore y Hong-Kong en los mares de China, Sierra Leona, Cabo, Costa y Bahía de Tablas en el Atlántico, desempeñan iguales funciones estratégicas para el comercio inglés.

Los Estados Unidos, con sus aspiraciones á la dominación del Pacífico, se han apoderado de Hawai y Filipinas, islas que están en la Gran derrota comercial del Norte del Océano que descubrió Balboa.

No será Ceuta puerto de característica militar, porque la Naturaleza le ha negado esa virtualidad, colocándole en situación de puerto indefendible, pues no le protege ningún accidente topográfico que le oculte á la vista del enemigo; también ha de diferir Ceuta de Gibraltar, de Malta ó de cualquier otro peñón ó islote fortificado que guarde una ruta comercial, porque su valor é importancia ha de estar en su comercio y en ser posición africana que se acerca bastante á Europa y comunicar con ésta con sólo atravesar el Estrecho, para alcanzar la línea férrea de Algeciras, Madrid, París y Londres.

Ceuta, Tetuán, Alkazar-Kebir, Fez... es el camino férreo que ha de justificar la existencia del puerto que se proyecta construir en el primer punto.

Pensar que á los millones que cuestan estas obras hidráulicas, y que se han de consumir en Ceuta y Melilla, podrán responder á cubrir sus intereses y amortización con el cambio que se haga con cuatro moros desaharrapados que traigan á la plaza unas cuan-

tas gallinas, huevos y algunos dátiles, es necio, cándido, por no decir otra cosa.

¿Se quejan en Melilla y Ceuta de que el comercio no responde á los gastos que se hacen en esas plazas? Pero ¿qué comercio puede haber donde no hay caminos ni vehículos de transporte, ni industria, manufactura, ni de seos de satisfacer los refinamientos de la vida moderna de los pueblos cultos y civilizados?

¿No hemos visto cómo se suprimió el *Moroccoexpresso*, tren semanal entre Madrid y Algeciras, que empezó á circular hace próximamente un año? ¿Con qué ferrocarril marroquí iba á enlazar después de llegar á Algeciras?

Ceuta y Algeciras son las ciudades que con más entusiasmo deben trabajar para que se lleve á cabo la construcción de la vía férrea que llegue á Tetuán.

Ceuta tiene su porvenir, y muy brillante, haciéndose una de las primeras plazas comerciales del continente africano, y para eso no necesita más que la construcción de su puerto, la vía férrea á Tetuán y la desaparición de su población penal; de la misma manera que se ha quitado el penal en Melilla puede quitarse en Ceuta, y así se conseguiría que á la población militar que contiene, y que es necesaria para su defensa, se sume otra población civil, que es la que ha de llevar los elementos trabajadores, industriales y comerciales, que son los necesarios para el fomento y prosperidad de la población.

La costa de Marruecos, sea la mediterránea ó sea la oceánica, se distingue por la carencia de puertos de abrigo, como le pasa á todo el continente africano, donde los fondeaderos de seguridad para los buques son escasísimos, á pesar de su gran periferia.

Sin embargo, Ceuta es un lugar de la costa donde mejor partido se puede sacar para hacer un refugio á los buques en el puerto artificial que se proyecta en su parte Noroeste, puerto que podría tener una ampliación si el tráfico lo exigiese, comunicándolo al través del istmo cortado hoy por un foso, con la ensenada del Sur, llamada de la Almadraba.

Llevamos muchos años ocupándonos de Marruecos y planteando el problema, cuya solución tanto interesa á España, de muy diferentes maneras, pero sin llegar á un fin real y práctico, á pesar de los esfuerzos dedicados á su estudio.

Hay que reconocer que en estos últimos años se va viendo más clara su solución, y, gracias á elementos que han intervenido con su propaganda y hasta con su acción, se dibuja el camino para alcanzar algo real y tangible, que no sea política contemplativa, sino de utilidad comercial para el país, y al mismo tiempo se va abriendo los ojos para ver que las conquistas modernas no se hacen con lamentaciones y con el recuerdo de leyendas más ó menos históricas, sino con la acción que dan los medios industriales para tender los rieles de un ferrocarril.

Hace falta, es necesario que Ceuta sea la puerta de entrada en Marruecos para España, y que se piense que esto se conseguirá haciendo cuanto antes el ferrocarril á Tetuán.

No puede ni debe España continuar más tiempo teniendo encerrada en los muros fortificados de esa plaza una guarnición para contemplar años y años las alturas del Hacho y de Sierra Bullones, y de continuar así, puede dar lugar á que mañana sea tarde para salir, porque otros pueblos, más codiciosos y más activos, se adelanten por otro camino, para hacer en esa parte de África lo que nosotros hemos debido realizar hace años.

Un día grande para la política de España en Marruecos será aquel que, al abandonar el vagón del tren en Algeciras, sea para meterse á los pocos minutos en el de Ceuta para Tetuán.

Febrero 1909.

Elevémosnos más en ideas y aspiraciones, seamos grandes en nuestros proyectos de mejorar las condiciones económicas de nuestro país, y dirijamos la vista por encima de las cumbres del Atlas, de esa cordillera marroquí que parece sirve de pantalla, que nos impide ver el gran horizonte que se extiende en los territorios africanos, que se alcanzan las aguas que bañan al Cabo de Buena Esperanza.

Hay algo más que interesa á nuestra nación, en las tierras descubiertas por Livingstone y Stanley, donde existen regiones inmensas que ayer estaban en estado salvaje y que hoy se están transformando social y económicamente, gracias á los elementos civilizadores que han llevado otros pueblos: la chimenea de la fábrica, el ferrocarril y el buque han penetrado en el Sudán, Uganda, Tanganika y Congo, donde la intensidad de la vida industrial, agrícola y minera van aumentando en progresión creciente.

No es la costa, que corre desde el Muluya á Tánger, del continente africano lo que sólo interesa á España, es el continente todo, el que se extiende desde Ceuta al Cabo y desde Monrovia al Guardafui, con sus grandes ríos, sus inmensos bosques, sus extensas praderas, su numeroso ganado y sus variadísimas minas cuya explotación ya empezada lo

por lo pronto á 100 millones de pesetas; presupuesto que, el día que el general de ingresos sea de 1500, como puede y debe serlo, habrá que elevarlo á más de 200 si España quiere ser respetada y formar en el concierto de las naciones europeas.

## Información militar

El general Weyler ha llegado á Barcelona, procedente de Palma, donde recibió el bastón de mando que por suscripción le fué regalado.

Ha salido de Zaragoza el capitán general, El general Heredia llegó á Madrid después de entregar el mando del Gobierno de Segovia al coronel de Artillería.

### La guarnición de Madrid.

El regimiento del Rey se alojará en el cuartel de María Cristina; el de León, en San Francisco; los batallones de Madrid y Barbastro, pasan á Alcalá de Henares; el de Llerena, va á la Montaña, y el de Arapiles, al del Rosario.

Se han dado ya las órdenes para todos estos cambios.

Y ya que citamos á Barbastro, añadiremos que se ha dispuesto que pase á ejercer el mando de él el teniente coronel de cazadores de Chiclana D. Cristino Bermúdez de Castro.

### Plano de Melilla.

El plano de Melilla hecho por los ingenieros es una verdadera obra de arte.

Contiene el ensanche de aquella población y prueba el gran desarrollo que ha tenido.

## Revista de comisario

La revista de comisario del próximo mes de mayo la pasarán las clases militares que no forman Cuerpo, residentes en esta corte, en el orden que se expresan á continuación:

Los jefes y oficiales de plantilla no pertenecientes á Cuerpo y los pensionistas de las cruces de San Fernando y San Hermenegildo, los días 1 y 2, y horas de las tres á las cinco de la tarde, ante el comisario de guerra don Ramón García é Iguen, en la Costanilla de los Angeles, núm. 1 (Comisaría de transportes).

Los jefes el día 1 y los oficiales el 2. Los jefes y oficiales de reemplazo, transeuntes y con licencia de todos los Cuerpos del Ejército, los días 1 y 2, de tres á cinco de la tarde, ante el comisario de guerra D. Amalio Rodríguez Montano, y en el mismo local que los anteriores.

Los jefes el día 1 y los oficiales el 2. Las partidas sueltas é individuos de tropa transeuntes el día 2, y horas de tres á cinco de la tarde, ante el comisario D. Amalio Rodríguez Montano, y en el propio local de los anteriores.

La zona reclutamiento de Madrid, núm. 1, el primer Depósito Caballería reserva, número 1, la pasarán el día 1, á las doce y media y doce, respectivamente.

Los retirados por Guerra, con arreglo á las leyes de 8 de enero y 6 de febrero de 1902, la pasarán el día 2, de tres á cinco de la tarde, en la Costanilla de los Angeles, núm. 1.

Los Depósitos de reserva de Artillería é Ingenieros el día 1, á las cuatro, y diez y media, respectivamente.

## Centro general de Pasivos DE ESPAÑA

### Comisión de propaganda y fensa.

Resumen de la cuenta del primer trimestre de 1910.

	Pesetas.
Existencia en fin del 4.º trimestre de 1909.....	3.727,91
Ingresos en el actual.....	1.135,75
Suma.....	4.863,66
Existencia en cuenta corriente que pasa al 2.º trimestre.....	3.989,91

Con la Memoria de fin de año, se detallará la cuenta general de ingresos y gastos del mismo, y se relacionarán las entidades que hayan contribuido con el del total correspondiente.

Madrid 31 de marzo de 1910.—El secretario-contador, Ernesto García.—El tesorero, Julio Carbó.—Conforme: El presidente de la Comisión, Eugenio Velasco.—V.º B.º—El general presidente del Centro, Alcayde.

## ¿ general de brigada

### UN CASO.

Corresponde el ascenso á general, al coronel Sr. Cubillo, director de la fábrica de cañones de Trubia.

El coronel Cubillo es una especialidad en industria militar, y poco menos que irremplazable en su cargo.



# Servicios de la Compañía Trasatlántica

## LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro sábados, ó sea: 18 enero, 5 febrero, 5 marzo, 2 y 30 abril, 28 mayo, 25 junio, 23 julio, 20 agosto, 17 septiembre, 15 octubre, 12 noviembre y 10 diciembre; directamente para Génova, Por-Said, Suez, Colombo, Singapur y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 25 enero, 22 febrero, 22 marzo, 19 abril, 17 mayo, 14 junio, 12 julio, 9 agosto, 6 septiembre, 4 octubre, 1 y 29 noviembre y 27 diciembre, haciendo las mismas escalas que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

## LINEA DE NEW-YORK, CUBA Y MEXICO

Servicio mensual saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Habana, Veracruz y Puerto México. Regreso de Veracruz el 26 y de Habana el 30 de cada mes, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova. Se admite pasaje y carga para puerto del Pacífico, así como para Tampico, con escala en Veracruz.

## LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga, y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanailla Curacao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico, con trasbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá, con las Compañías de Navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Maracaibo y Coro con trasbordo en Curacao y para Cumaná, Carúpano y Trinidad con trasbordo en Puerto Cabello.

## LINEA DE BUENOS AIRES

Servicio mensual saliendo accidentalmente de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona y accidentalmente Génova. Combinación por trasbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

## LINEA DE CANARIAS

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19 y de Cádiz el 22, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso el día 1.º haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

## LINEA DE FERNANDO PÓO

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escalas en Las Palmas y otros puertos de la Costa occidental de Africa y Golfo de Guinea. Regresan de Fernando Póo el 26 de febrero y así sucesivamente cada dos meses, haciendo las mismas escalas que á la ida, para Cádiz y Barcelona.

## LINEA DE TÁNGER

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes, para Tánger, con extensión á los puertos de Algeciras y Gibraltar.

Salidas de Tánger: Martes, Jueves, y Sábados para Cádiz. Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

**AVISOS IMPORTANTES: Rebajas en los fletes de exportación.**—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en el Real orden del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras públicas, de 14 abril 1904, publicada en la Gaceta de 22 del mismo mes.

**Servicios comerciales.** La sección que de estos Servicios tiene establecida la compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

## LINEA DE CUBA Y MÉJICO

Servicio mensual á Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con trasbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo. Se despachan billetes directamente para Santiago de Cuba, con trasbordo en Habana, en combinación con la Empresa del ferrocarril de Habana á Santiago de Cuba.



El maravilloso reloj automático

## Gran Relojería de París

FUENCARRAL, 59.—MADRID  
Apartado de Correo, 364

La última novedad; sin manilla ninguna, marca las horas y minutos con claridad; máquina fuerte de áncora, precisión.

Tiene dos aplicaciones fotográficas que se cierran con cerquillo-medallón que se puede abrir y poner la fotografía que se quiera como recuerdo.

Caja de acero azulado, semiplano; todas estas combinaciones forman un conjunto artístico tal, que no hay reloj más bonito que éste que presenta el conocido industrial L. THIERRY.

Aparte de su belleza artística, es de máquina de precisión y seguridad.

Su precio es de 35 pesetas en seis plazos mensuales. Va por correo certificado, con aumento de 1,50 pesetas por franqueo.

THIERRY.—GRAN RELOJERÍA DE PARÍS  
FUENCARRAL, 59.—MADRID

## Profesora á domicilio

Con título y diploma

Sabe Español, Francés, Inglés, Italiano, Música y Dibujo.

AVISOS: Alcalá, 104, principal izquierda.

## LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL



Compañía de seguros reunidos

CAPITAL SOCIAL

12.000.000 millones de pesetas efectivas

Completamente desembolsado

Agencias en todas las provincias de España, Francia y Portugal.

46 AÑOS DE EXISTENCIA

Seguros sobre la vida : Seguros contra incendios

Calle de Olózaga, número 1.—Madrid

## CLASES PASIVAS

Se paga á todos el día primero de cada mes

Comisión : Se aceptan poderes :  
UNO POR CIENTO

ANTONIO POBLETE

MADRID

HORAS

CALLE DE CARRANZA, 16, 2.º DCHA.

: DE DOCE A CUATRO :

Se abona la mitad del gasto del poder.

## ESPADA - SABLE

## MODELO PUERTO SEGURO

Reglamentario para los señores Jefes y Oficiales de Caballería

Pesetas 55.—Pago adelantado.—Franco embalaje y franco de porte.

Unicos mandatarios para la venta

EDUARDO SCHILLING, S en Cta. Madrid: calle de Alcalá, 14.  
Barcelona: calle de Fernando VII, 23.  
Valencia: calle de Peris y Valero, 13.

» vuestra corte se hubo de explicar con indirectas de  
» la misma especie cuando le fué negado el reconoci-  
» miento de mi hermano. Por ustedes no lo he sabido,  
» pero lo colé en sus informes.»  
» Vuestro gobierno no debió callarme esos excesos,  
» así los hubo. Pero sin más que mis sospechas, lo  
» mandé retirar y he puesto en lugar suyo un hombre  
» moderado y conocido señaladamente por su antiguo  
» afecto á los Borbones. Yo no he tenido otro motivo  
» para reemplazar á Beaumontville por Beaumontais.  
» Yo no rehúso explicaciones cuando debo darlas, y  
» obrando de este modo tengo también derecho á que  
» conmigo se hable claro de la misma suerte. De otro  
» modo no hay amistad ni podría haberla. A nadie he  
» suplantado todavía, ni amigo ni enemigo, citeme  
» V. alguno que se pueda quejar de esto. Para au-  
» mentar la Francia no he usado nunca más derecho  
» que el que me da la guerra provocada por mis ene-  
» migos, y aun al usar de este derecho he sido siem-  
» pre moderado. ¿Cómo podría pensar en destruir á  
» Carlos IV, ni qué razón política podría estimarse su-  
» perior á los oficios de amistad y de correspondencia.  
» ¿Amiga que el uno al otro nos debemos? ¿Qué dirán  
» de mí los demás pueblos aliados, y quién querrá  
» contar conmigo en adelante ni fiar en mi alianza?  
» Después de esto, aun en política comedia un gran  
» yerro si intentara cambiar la dinastía española. ¿No  
» haría yo entonces un servicio á la Inglaterra, des-  
» tando los lazos que unen vuestras Américas á sus  
» antiguos reyes, presentándole el plato deseado y  
» abriendo el comercio de aquel vasto continente  
» donde hasta ahora son odiados? ¿Y qué sería la Es-  
» paña sin la América más que una carga inútil á la

256

MEMORIAS

DEL PRINCIPE DE LA PAZ

259

253

DEL PRINCIPE DE LA PAZ

MEMORIAS

252

» zuras de la paz en sus hogares y la están disfrutan-  
» do hace más de diez años, siendo la Francia su mu-  
» ralla contra todos los movimientos de la Europa,  
» sin ahorrar su propia sangre, sino vertiéndola á  
» torrentes en estas guerras inhumanas que nos pro-  
» mueve la Inglaterra. Esto conviene que se entienda  
» y agradezca en vez de dar oídos á las sugerencias  
» pérfidas de ese gobierno maquiavélico... No, no se  
» extrañe V.; estoy hablando como amigo; no ignoro  
» nada, señor; los ingleses son los autores de  
» esas desconfianzas y esos miedos que se infunden á  
» la España, yo sé cuánto se afanan al presente por  
» moverla en contra mía, y conozco bien el instru-  
» mento que han hallado tiempo hace en el partido del  
» príncipe heredero.  
» ¿Será posible que lo logren, y que el príncipe de  
» la Paz, por hacer con él las amistades, sacrifique la  
» España á la Inglaterra?  
» —«Que hay quien esparza, dijo Pardo, voces muy  
» siniestras para turbar los ánimos, yo no sabría ne-  
» garlo; los autores de ellas sean ingleses ó parti-  
» darios suyos, aunque en España son muy pocos los  
» que tienen, sería muy posible; que se acojan en el  
» palacio por el príncipe de Asturias, ruego á Vuestra  
» Majestad que no lo crea por más que lo hayan di-  
» cho: S. A. no se mezcla en cosas del Gobierno. En  
» cuanto al príncipe de la Paz, podrá decir á V. M. que  
» le conozco hasta lo íntimo, y que ninguna suerte de  
» influencia, de donde quiera que viniese, sería capaz  
» de someterlo á la Inglaterra.»  
» —«Pero usted no ha leído su proclama?—replicó  
» Bonaparte.—¿Ignora V. que se ha mandado hacer  
» un armamento extraordinario?»

tado aquel estorbo por mi mismo habría cambiado sus  
ideales, y la experiencia que habria hecho de los suyos  
le pudiera haber desengañado en favor mio. ¿Y se po-  
drá crear que de mi propio acuerdo renuncié á estas  
ventajas tan positivas y evidentes por guardar un po-  
der que iba á hacerse tan peligroso, tan precario, tan  
desarraigado, tan cercano de la ignominia? No, cerca de  
Carlos IV no era dueño de hacer ni voluntaria, sino la  
suya. ¿Fue virtud, fué fuerza obediencia hasta aquel  
punto?  
Fuese virtud, fuese fuerza, fué un verdadero sa-  
crificio, fué abnegación entera de mi mismo. Los que  
aun puedan dudarlo se hallarán obligados á explicar  
cómo fué que, llegada la catástrofe de Aranjuez y de  
Bayona, lejos de atribuirme sus desgracias se culpó  
á sí propio de las mismas, y tomó tan á pecho mi salva-  
ción y mi defensa. ¿Sucede así frecuentemente con  
los reyes? ¿De qué ejemplo que en semejantes casos  
se encuentran en la historia? Carlos IV lo dijo mu-  
chas veces de palabra y por escrito: *el se ha sacrificado por haberme obedecido* (1).

(1)

Cuando en noviembre de 1805, pedía yo á Carlos IV, con  
el mayor ahínco, la libertad de retirarme si no se hacía la gue-  
rra, y le representaba los peligros que debían venir de no ha-  
cerlo, me dijo un día estas palabras que jamás se borraron de  
mi memoria: «Yo soy más amigo tuyo que tú lo eres de tí mis-  
mo. Si por seguir tu parecer y hacer la guerra nos viniera una  
primera, te podría yo argüir de que me habías perdido; más so-  
metido el tuyo al mio y haciendo lo que mandó, si viniese  
miguel mal, yo no podría culparte.» Y así se vivió, que lejos de  
culparme aquel buen rey, culpados de mí otro tanto ó más que  
de sí mismo en los aciagos días de su infortunio y mio, alzo su