

Dirección General de Preparación DE CAMPAÑA



39

Reglamento táctico para
la instrucción de las tro-
pas de Intendencia :-:

TOMO II

(SEGUNDA EDICION)

1929

MADRID

TALLERES DEL DEPOSITO GEOGRAFICO

E HISTORICO DEL EJERCITO

DE SEVILLA

BIBLIOTECA



FABRICA DE

LIBROS

62 no. 261

24

A.S.

tácticos de Intendencia :: Tomo II

REGLAMENTOS EN PREPARACION

Reglamento para la instrucción teórica y práctica del
mecánico-automovilista (Tomo II).

Reglamento para el empleo de explosivos por las Ar-
mas de Infantería, Caballería y Artillería.

Reglamento para la instrucción de tiro de Artillería.
(Tomo I).

Reglamento táctico para la Artillería ligera y a caba-
llo. (Primera parte.)

Idem íd. (Segunda parte).

F

REGLAMENTOS VIGENTES

Publicados por R. O. de 3 de diciembre de 1924 (D. O. núm. 275),
y a la venta en el Depósito Geográfico e Histórico del Ejército.

REGLAMENTOS GENERALES

	Edición	Precio
Empleo táctico de las grandes unidades.....	1925	2,00
Servicios de retaguardia. (Texto y láminas).....	1925	1,75
Enlace y servicio de transmisiones.....	1925	2,50
Organización y preparación del terreno: Tomo I (Texto y láminas).....	1927	2,50
ídem. ídem. ídem. Tomo II.....	1928	2,50
ídem. ídem. ídem. Tomo III.....	1928	1,25
Instrucción física: Tomo I.....	1927	1,25
ídem. ídem. Tomo II.....	1927	0,75
ídem. ídem. Tomo III.....	1927	1,00
ídem. ídem. Compendio.....	1928	1,25
ídem. ídem. Cartilla.....	1927	0,50
Instrucción de tiro con armas portátiles: Tomo I.....	1926	1,25
ídem. ídem. ídem. ídem. Tomo II. (Texto y láminas).....	1927	1,25
Anexo I. Instrucción de tiro con ametralladoras de Infantería y Caballería.....	1928	1,75
ídem. II. Instrucción de tiro con armas de acompañamiento de la Infantería (morteros).....	1929	1,00
ídem. III. Descripción del fusil, mosquetón y carabina Mauser.....	1928	0,75
ídem. IV. Descripción de los fusiles ametralladores y ametralladora ligera.....	1928	1,00
ídem. V. Descripción de la ametralladora y sus municiones.....	1927	0,75
ídem. VI. Nomenclatura, descripción sumaria y entretenimiento de la pistola «Astra» y de sus municiones.....	1929	0,50
ídem. VII. Nomenclatura, descripción sumaria y entretenimiento de las máquinas de acompañamiento de la Infantería. Morteros.....	1928	1,00
ídem. VII. Descripción de las granadas de mano y de fusil.....	1927	0,35
ídem. X. Nomenclatura, descripción sumaria y entretenimiento de los Carros de Combate Ligeros.....	1929	1,50
Servicio de remonta en campaña.....	1925	0,25
Servicio de Correos en campaña.....	1928	0,40
Reglamento técnico del oficial de Aerostación.....	1929	1,00
Reglamento del servicio de Aeronáutica en campaña (Aerostación)...	1929	0,75
Reglamento para la instrucción teórica y práctica del mecánico automovilista (Libro primero.—Instrucción teórica).....	1929	1,50

INFANTERIA

Instrucción táctica: Tomo I.....	1926	1,00
ídem. ídem. Tomo II.....	1929	1,75
Apéndice VI. Manejo y empleo táctico del fusil ametrallador Hotchkiss ligero, tipos I y II.....	1927	0,25
Anexo I. Instrucción y empleo táctico de las unidades de ametralladoras.....	1926	0,75
ídem. III. Instrucción y empleo táctico de los carros ligeros.....	1928	0,75

DIRECCION GENERAL
DE
PREPARACION DE CAMPAÑA



Reglamento táctico para
la instrucción de las tro-
-pas de Intendencia. -:-



TALLERES DEL DEPÓSITO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DEL EJÉRCITO

1929

Dirección general de preparación de campaña.

REGLAMENTOS

Circular. Se aprueba, con carácter provisional, el Reglamento táctico para la instrucción de las tropas de Intendencia, el cual se ha redactado en virtud de lo dispuesto en la Real orden circular de 5 de Diciembre de 1924 (*D. O.* núm. 275).

Dicho texto entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación, y el Depósito de la Guerra procederá a efectuar una tirada de 2.000 ejemplares, los que pondrá a la venta al precio que, previa su propuesta, se determine.

9 de Octubre de 1926.

Señor...

El Ministro de la Guerra,
DUQUE DE TETUÁN.

(*D. O.* núm. 231).



Ponencia que ha redactado esta parte del Reglamento.

Teniente Coronel de Intendencia D. ANTONIO ALONSO
SARASA.

Comandante de Intendencia D. FRANCISCO RUEDA Y PÉ-
REZ DE LARRAYA.

Este Reglamento deroga el de la Instrucción táctica y técnica de las tropas de Administración Militar, aprobado por R. O. C. de 27 de Abril de 1897, en lo referente al primer aspecto de la citada Instrucción.

INDICE

QUINTA PARTE

Organización y conducción de convoyes.

	Págs.
CAPITULO XVI.—Advertencias.—Organización de los grupos de marcha.—Conducción de los convoyes de carruajes.—Conducción de los convoyes a lomo.—Conducción de los convoyes automóviles	1
CAPITULO XVII.—Organización y conducción de convoyes auxiliares y eventuales.—Principios generales.—Material, ganado y encuadramiento de los convoyes de carros.—Material, ganado y encuadramiento de los convoyes a lomo.—Convoyes diversos: De carretas, de camellos, de burros, etc.	45
CAPITULO XVIII.—Movimiento de los convoyes.	58
CAPITULO XIX.—Defensa de convoyes.—Convoyes no escoltados.—Convoyes escoltados.....	64
CAPITULO XX.—Disposiciones para carga y suministro.—Operaciones de carga en almacenes.—Operaciones en las estaciones de abastecimiento.—Operaciones transbordando las cargas.—Operaciones para abastecimiento de los trenes regimentales.—Constitución de los depósitos provisionales de suministro	78

APENDICE

Formaciones y honores.

	<u>Págs.</u>
CAPITULO I.—Formaciones para desfiles, paradas y revistas.—Advertencias generales.—Compañía a pie.—Compañía montada.—Compañía de montaña.—Compañía automóvil.—Grupo de dos o más compañías.—Formaciones.—Movimientos y evoluciones en unión de otras fuerzas	95
CAPITULO II.—Honores, revistas y desfiles.....	131
CAPITULO III.—Saludos: Posición del sable, para Oficiales	139
CAPITULO IV.—Modo de llevar la bandera y el estandarte y de saludar con ellos.—Formalidades para recibirlas, conducir las y despedirlas.—Colocación en las formaciones	149
CAPITULO V.—Toques de clarín y toques generales	153

QUINTA PARTE

CAPITULO XVI

ORGANIZACIÓN Y CONDUCCIÓN DE CONVOYES

Advertencias.

182.—Las unidades de tropas que constituyen los convoyes de Intendencia tienen por misión abastecer a las fuerzas combatientes, sin restarlas su libertad de movimientos. A este fin es preciso que, para responder a las acertadas disposiciones de las Autoridades superiores, los Jefes de unidades del Cuerpo posean la iniciativa, el espíritu de decisión, sentimiento de la responsabilidad y aptitud del mando, necesarios para que, en todos los casos, lleguen los convoyes en el tiempo marcado a los puntos que como finales de marcha tengan señalados. No ha de escatimarse para ello las marchas de noche, ni las dobles, ni los esfuerzos más penosos, siempre que sea preciso.

La mayor parte de la actuación de las tropas de transporte de Intendencia consiste en marchar, y de la perfecta ejecución de las marchas depende esencialmente el cumplimiento de su misión. Dado el número considerable de hombres y ganado que incrementan sus efectivos, en relación con los existentes en tiempo de paz, al efectuarse la movilización es absolutamente preciso que durante ésta, e inmediatamente después, se aprovechen todas las ocasiones para amoldar aquellos elementos movilizados a las exigencias del transporte militar, ejercitándolos en la disciplina de marcha y aumentando progresivamente la capacidad de rendimiento.

La regulación del tráfico y de la circulación en los caminos destinados a las diferentes clases de transporte, impone como condición esencial una severa disciplina de marcha; es preciso, por tanto, proporcionar ocasión de que todos los Oficiales, clases y soldados se ejerciten prácticamente en el mantenimiento de la disciplina de marcha, teniendo presente que el descuido en el cum-

plimiento de las órdenes dictadas en campaña para regular el tráfico y circulación de los elementos de transporte, pueden eventualmente impedir determinadas operaciones tácticas o poner en peligro la seguridad de las tropas.

Los ejercicios de conducción de convoyes tienen por objeto familiarizar a los Oficiales y a las clases con las misiones que en este servicio tendrán que desempeñar en campaña, mediante ejercicios sobre el plano y con cuadros, y completar la preparación de todo el personal para la guerra con ejercicios de conjunto con el material.

Organización de los grupos de marcha.

183.—El comandante de la unidad o unidades que reunidas constituyen un convoy, divide éste teniendo en cuenta su misión y la composición orgánica de aquéllas, distribuyendo el personal, ganado y material, y señalando a los jefes de las distintas fracciones su responsabilidad y función con la iniciativa que les corresponda.

Los jefes de estas fracciones que constituyen los grupos de marcha, se aseguran de que los elementos a sus órdenes se hallan en condiciones de prestar el servicio a que están destinados, comprobando el estado del personal, la condición del ganado y que los atalajes están completos y en estado de servicio, así como el material con los accesorios y respetos necesarios; y análogamente, en las unidades automóbiles si están provistas del combustible y grasas, llamando la atención del jefe del convoy sobre las deficiencias eventuales para que pueda suplirlas.

Los grupos de marcha así constituídos se subdividirán conforme a su efectivo en subgrupos, hasta que la columna quede descompuesta en pelotones de 4 a 8 vehículos u 8 a 16 cargas, al mando de Oficiales y clases responsables, en forma que el del conjunto se realice escalonadamente.

El principio fundamental que para la división y subdivisión ha de seguirse, aparte de la composición orgánica de las unidades, es el de que cada grupo y pelotón corresponda al aprovisionamiento para determinada unidad o unidades combatientes, o carga de uno o varios artículos; de forma que la dislocación de la columna para carga o suministro se efectúe destacando los grupos o pelotones, formados en previsión de estas operacio-

nes. Atendiendo a este fin, no es preciso que los grupos y fracciones se compongan de idénticos elementos, sino de los que en cada caso convenga a la misión señalada a la columna o a la que eventualmente pueda preverse, teniendo presente que no conviene destacar fracción inferior al del efectivo de una sección mandada por un Oficial, y que en ningún caso deben desintegrarse más allá de la unidad mínima pelotón, porque al destacar vehículos aislados termina, indefectiblemente, por dispersar las unidades.

Cuanto más grandes sean los convoyes tanto mayores son los esfuerzos que les impone el recorrido de una determinada distancia; el que se exige a cada una de las unidades, lo determina: la longitud de la marcha propiamente dicha, las distancias al punto de concentración y las que haya desde la línea de marcha seguida a los acantonamientos o a los lugares de suministro y recepción.

Las unidades y grupos que hayan de concentrarse se reunirán siempre en el orden de marcha. Deben evitarse los rodeos, y nunca formar antes del momento preciso. Cuando toda la columna haya de partir del mismo punto, se hará que a él concurran todas las fracciones sucesivamente, a fin de evitar las esperas innecesarias.

En la mayor parte de los casos es preferible organizar la columna sobre la marcha, haciendo que las diferentes fracciones entren a constituirla yendo a ella directamente desde su acantonamiento."

En el caso de hallarse reunidas diversas unidades o grupos en el mismo acantonamiento, cada una de ellas se dispone para emprender sucesivamente la marcha y entrar en la columna oportunamente.

La hora de partida depende exclusivamente de las circunstancias; pero, en general, no conviene señalarla demasiado pronto. "La situación militar y otras razones pueden imponer el que se rompa la marcha antes del día", mas ha de tenerse presente que el insuficiente reposo nocturno disminuye la capacidad del rendimiento de los hombres y ganado.

Conducción de los convoyes de carruajes.

184.—*Formación de marcha.*—El convoy está normalmente constituido por la vanguardia con su grupo de exploradores, la columna de carruajes y la retaguardia. Puede, eventualmente, llevar también escolta.

185.—Vanguardia.—La misión de la vanguardia de los convoyes en la guerra moderna es de gran importancia; la necesidad de reservar las buenas carreteras para el tránsito automóvil, obligará a que los de carruajes de tracción animal marchen por caminos medianos y muchas veces por cañadas, cordeles y veredas, y por los caminos de las heredades, en los que los itinerarios son confusos e inseguros, la viabilidad diversa, según las épocas del año, y frecuentes los obstáculos; a esto se añade la necesidad constante de prever que el convoy tenga que utilizar o acogerse a la protección del terreno para cubrirse de ataques aéreos, dispersándose, a veces, momentáneamente.

El grupo de exploradores está formado por algunas plazas montadas puestas bajo el mando de una clase, inteligente y capaz de leer el plano, y de quien dependen los restantes elementos de la vanguardia. Si el Comandante del convoy dispone de ciclistas, convendrá, generalmente, unirlos al grupo de exploradores. El efectivo de éste dependerá de la situación militar, de la naturaleza del terreno y del camino, y del número de plazas montadas o ciclistas disponibles.

En circunstancias difíciles convendrá nombrar un Oficial para el mando de la vanguardia.

El Comandante del convoy facilita al jefe de los exploradores los datos convenientes respecto al enemigo y a la situación del convoy, con relación a las tropas propias, indicándole el destino y misión de éste y el itinerario.

Con estas instrucciones, el jefe de los exploradores reconoce el camino que ha de seguirse, fijándose principalmente en los lugares convenientes para los altos y para abreviar el ganado, las localidades y bosques atravesados, el estado y anchura del camino, y los accesos a los terrenos inmediatos, las cuestas, pendientes y obstáculos importantes, los cruces de caminos, los puentes, pasos a nivel, la posición y condiciones de los lugares destinados a las operaciones de abastecimiento y de los acantonamientos al final de la jornada. Advierte al Comandante del convoy, en tiempo oportuno, de las dificultades que puedan encontrarse, a fin de que adopte las disposiciones particulares que se requieran.

Cuando para hacer practicable el camino seguido sea indispensable efectuar alguna reparación, utilizará convenientemente el personal y material de la vanguardia, requisando en caso de necesidad, sobre el terreno, los obreros y material precisos; si el camino es imprac-

ticable y no puede repararse con los medios y tiempo disponibles, tratará de buscar otro, de modo que la marcha del convoy se retrase lo menos posible.

Cuando al convoy no acompañe escolta y sea de temer algún ataque del enemigo, el grupo de exploradores ha de protegerle contra cualquier sorpresa a vanguardia y los flancos, reconociendo el terreno para prevenirla, lo mismo que para aprovecharlo en caso de ataque aéreo.

Para su reconocimiento destaca su jefe a los exploradores por parejas, marcándose límite a su alejamiento, conforme a los fines de exploración que se persiguen. La marcha del conjunto del grupo se hace por saltos sucesivos de una altura a la siguiente o de una curva a otra, deteniéndose para observar a cubierto y recorriendo rápidamente los espacios descubiertos.

El grupo de exploradores marcha a tal distancia de la vanguardia que tenga tiempo de cumplir su misión de reconocimiento y protección contra sorpresas, (pero sin perder nunca su comunicación con la cabeza del convoy. Para conservar el enlace) con el comandante de éste, el jefe de los exploradores (deja en los puntos del itinerario en que sea necesario jalonadores, que no se reincorporan al grupo ínterin no hayan establecido contacto con la cabeza de la columna de carruajes, a fin de que el comandante del convoy pueda utilizarlos si necesita transmitir alguna orden al jefe del grupo de exploradores.

Estos no efectúan marchas retrógradas más que cuando tengan que comunicar algo urgente al jefe del convoy.

Para disminuir en lo posible la fatiga del personal y ganado en este penoso servicio de exploración, su jefe cuidará de adoptar las medidas convenientes y, principalmente, de distribuir por igual el trabajo entre ellos.

El resto de la vanguardia marcha, normalmente, de 400 a 500 metros de la columna de carruajes. Tiene por misión despejar los obstáculos que se opongan a la marcha, y, si es preciso, reparará lo indispensable el camino. En caso de ataque, constituye el primer escalón de resistencia sobre el frente.

Su composición y efectivo varía según las circunstancias y medios disponibles. Cuando éstas, el terreno y la situación táctica lo permitan, el personal de la vanguardia podrá ser transportado en carruajes, donde también se llevarán las herramientas y material necesario para las reparaciones ligeras que puedan efectuar.

La vanguardia ha de mantenerse en constante en-

lace con la columna de carruajes, y al mismo tiempo hallarse en condiciones de prestar al jefe de los exploradores el auxilio que necesite.

186.—Columna de carruajes.—El comandante del convoy no tiene puesto fijo en la columna. Adopta las disposiciones para que el itinerario sea seguido exactamente, para que se observe la velocidad y regularidad que haya determinado, y señala los intervalos entre los grupos que forman la columna, cuidando del orden, seguridad y disciplina del convoy. Deberá encontrarse siempre en los puntos difíciles para animar y aconsejar a sus subordinados y dar las órdenes precisas.

El Comandante del convoy dispondrá que marche en cabeza de la columna un Oficial, o una clase si no puede disponer de Oficial, para regular la marcha y para recibir los partes enviados por el jefe de los exploradores, transmitiéndolos a los interesados, cuando él mismo no esté en cabeza de la columna; en este caso, le dará también las instrucciones convenientes para que pueda tomar las disposiciones que las circunstancias exijan.

Los grupos de marcha y pelotones, iniciarán esta guardando las distancias correspondientes a su alargamiento normal. Este varía conforme a la velocidad, estado del camino, habilidad de los conductores y condición del ganado; estas distancias nunca excederán del quinto al cuarto de la longitud de la fracción.

Los Jefes de grupo y pelotón cuidan de la regularidad y disciplina de marcha y del personal, ganado, material y cargamento que se les haya confiado, haciendo cumplir las instrucciones del Comandante del convoy. Durante la marcha transmiten a los jefes de las fracciones vecinas las órdenes e indicaciones superiores que reciban.

A la cola de cada grupo de marcha irá una clase para evitar que aumente excesivamente el alargamiento, así como para prestar ayuda a los conductores en caso necesario. Cuando algún vehículo no pueda continuar la marcha o tenga que detenerse, esta clase permanecerá con él hasta que se ponga en condiciones de emprender la marcha o llegue el cierra filas general. El particular del grupo de marcha dispone la utilización del ganado y carruajes de respeto y da cuenta el jefe del grupo de las novedades importantes que ocurran.

187.—Retaguardia.—Para el conjunto del convoy se designará una clase, a ser posible suboficial, y en los convoyes grandes o difíciles, un Oficial, cuya misión, especialmente importante, es cuidar que no se queden atrás en el camino individuos, ganado y material al-

guno sin razón justificada. En caso de accidente, interviene tomando las medidas precisas. Si algún elemento del convoy tiene que quedarse rezagado, designa el personal que ha de permanecer con él, dándole las instrucciones convenientes.

El jefe del convoy da a este cierra filas general noticia de destino del convoy, itinerario, velocidad de marcha y demás datos que considere útiles.)

La retaguardia se compone de cierto número de individuos, conforme a las circunstancias y elementos disponibles que, puestos a disposición del citado cierra filas, sirven para auxiliar a los elementos de la columna rezagados por accidentes; contará, asimismo, con obreros y herradores para emplearlos en momento oportuno.

La retaguardia marcha a una distancia de 100 a 500 metros de la cola de la columna, según la situación; su personal puede ser transportado, si la ocasión lo exige, en uno o más vehículos, en análogas condiciones que la vanguardia. Forma el primer escalón de resistencias en caso de ataque por retaguardia y, si es preciso, provee una guardia para los elementos que tengan que dejarse en el camino.

188.—Escolta.—Cuando se prevea que el convoy corre riesgo de ser atacado por el enemigo, se le dotará de una escolta.

Las disposiciones referentes a la marcha y función de la escolta están indicadas en el presente Reglamento.

Disciplina de la marcha.

189.—Reglas generales.—El Comandante del convoy dará normalmente cada día la orden para la marcha del siguiente; teniendo en cuenta la situación táctica, la naturaleza del terreno, estado del personal, ganado y material, longitud de la marcha, circunstancias atmosféricas, etcétera. Deberá informarse, precisamente, de las dificultades que pueda presentar el camino a recorrer, y en el caso de no habersele señalado itinerario, elegirá el que le parezca mejor y más seguro.

La orden comprenderá los siguientes puntos: destino del convoy; hora de partida; itinerario; orden de marcha de las fraccionés; distancias entre ellas; medidas de seguridad y protección conforme a la actitud del enemigo y la situación de las fuerzas propias; misiones encomendadas a determinadas fracciones u Oficiales y clases; lugar y duración del primer alto; sitio que en la columna ocupará su comandante o designación de encargado de repre-

sentarle para transmisión de partes, y todas las demás indicaciones que sean necesarias, comprendiendo las generales concernientes a la alimentación de hombres y ganado.

orden
(Esta orden se comunica a la tropa, total o parcialmente, después de haber sido completada por los escalones de mando intermedios.)

orden
(En el caso de que durante la noche se reciban de la Superioridad órdenes o instrucciones que deban modificar la del convoy, no serán transmitidas a la tropa hasta el día siguiente, a menos que exijan adelantar la hora de partida.)

Antes de iniciar la marcha, los jefes de fracciones se aseguran del cumplimiento de las órdenes de alimentación dadas, reúnen y revistan los elementos, los conducen al parque y atalajan, a fin de estar dispuestos a la hora de la marcha.

La salida del convoy no debe nunca retrasarse; en caso de que su Comandante no esté presente a la hora señalada, el Oficial o clase más antiguo tomará el mando. Por regla general, marchan en columna sencilla por el lado derecho del camino, dejando el costado izquierdo siempre libre. Cuando por excesivo bombo o estrechez del firme de la carretera sea difícil el tiro para el ganado, podrán marchar los carruajes por el centro, ordenándose a los conductores que estén preparados para arrimarlos al lado derecho, al objeto de que puedan pasar otros elementos que deban circular. En los caminos estrechos ha de tenderse a dejar libre, por lo menos, el espacio suficiente para que jinetes aislados puedan circular a aires rápidos. Los Oficiales y clases montadas ocuparán el puesto más conveniente para observar y vigilar sus fracciones respectivas, trasladándose dentro de ellas cuando convenga, pero sin estorbar el tránsito en la parte libre del camino.

Los conductores observarán estrictamente los principios de la marcha en columna, evitando con la regularidad de marcha las constantes interrupciones y apresuramientos.

El paso de un aire de marcha a otro y los altos han de realizarse paulatinamente. Los carruajes que hayan quedado rezagados durante la marcha, se incorporarán a la cola de la fracción más próxima, aprovechando el primer alto para unirse a la suya, sin acelerar excesivamente la velocidad.

tiempo frío
Para proporcionar alivio al ganado y para que la tropa reaccione en tiempo frío, se dispondrá con frecuencia que todo el personal eche pie a tierra. Los conductores

y plazas montadas llevarán el ganado de la brida, cuidando de que no se detenga. Los sirvientes marcharán ordenadamente a la altura de los carruajes a que estén afectos y repartidos por igual a ambos lados del camino o a uno solo, según disponga el jefe de la fracción respectiva.)

Los convoyes marchan, por regla general, al paso.

La velocidad normal es de 4 kilómetros por hora, y la marcha diaria ordinaria de 25 a 30 kilómetros, suponiendo la columna constituida por elementos homogéneos; las fracciones y vehículos aislados, pueden alcanzar superiores rendimientos. La marcha ordinaria de los convoyes vacíos es de 35 a 40 kilómetros, a razón de 5 por hora; podrán trotar cuando el sistema de atalaje lo permita, haciendo un kilómetro al trote y cuatro al paso; los convoyes cargados, no trotarán más que en trechos muy cortos y terreno llano.

En el cálculo de rendimiento de marcha se incluyen los altos ordinarios y se suponen condiciones de camino y clima. En tiempo lluvioso y caminos sin firme o con bastante nieve, la marcha puede retrasarse en diez o quince minutos cada cinco kilómetros; en los muy accidentados, habrá que contar con un retraso de quince a treinta minutos cada cinco kilómetros; el calor excesivo disminuye considerablemente el rendimiento por la necesidad de aumentar los altos. Es conveniente calcular en operaciones con un rendimiento medio inferior en 1/10 al anteriormente indicado, especialmente si están organizados los convoyes con elementos de requisición.)

Las formaciones de carruajes que acompañan a las tropas, marchan a la velocidad de éstas; si son montadas, es preciso, para que el convoy pueda seguirlas, disminuir la carga o reforzar los tiros.

En las marchas forzadas, que frecuentemente se exigirán a los convoyes, no debe aumentarse la velocidad, sino prolongar la duración de la jornada; se puede marchar diez horas, intercalando después de las seis primeras un descanso de tres horas; en estas condiciones se pueden recorrer 40 kilómetros diarios sin fatiga exagerada. El acelerar la velocidad para forzar la marcha arruina al ganado y desorganiza los convoyes.

190.—Altos.—Aparte de un alto corto, diez minutos, que debe hacerse a la media o tres cuartos de hora de emprendida la marcha para revisar los atalajes, carruajes y carga y proporcionar a los hombres y ganado descanso, deberán efectuarse en cada jornada, según su longitud, condición del terreno y el clima, uno o varios

altos; después del primero, los restantes convendrá darlos cada dos horas y ser de diez minutos, disponiéndolo, si es posible, de modo que sirvan para que descanse el ganado, y después de haber franqueado algún importante accidente del camino.)

(En las marchas largas y penosas convendrá dar un alto mayor después de recorrida la mayor parte de la etapa; su duración será, al menos, de una hora, eligiéndose lugar a propósito para que pueda comer el personal y abreviar y dar pienso al ganado, si es necesario. En este y en todos los altos algo largos, es conveniente que se haga conocer a los jefes de las fracciones la duración probable.)

El comandante de la columna es responsable de que se hagan los descansos y de que tengan suficiente duración para que el personal y ganado no se agote innecesariamente.

Si con el convoy van destacamentos o unidades a pie, se sujetará al régimen de altos horarios, haciendo uno de diez minutos después de los cincuenta minutos de marcha.

En los altos, los carruajes se arriman bien al costado derecho del camino, cerrando las distancias reglamentarias. Todo el personal echa pie a tierra; los caballos de silla y ganado de respeto y los sirvientes deben colocarse fuera del camino, en el lado derecho también, y si no es posible, en los espacios entre los vehículos y las fracciones con las cabezas del ganado al centro del camino. Las distancias entre las fracciones serán las señaladas para la marcha.

Durante los altos, los conductores revisarán su ganado, fijándose especialmente en que el atalaje esté propiamente ajustado, mirando si hay rozaduras, herraduras sueltas, etc., para corregir lo que sea necesario. Las clases inspeccionarán las cargas, revistarán el ganado y vehículos y darán cuenta de las novedades importantes para que lleguen a conocimiento del Comandante del convoy.

Ayudarán a estas revistas y a corregir los daños y deficiencias advertidas, los obreros herradores, carreteros y guarnicioneros de las unidades.

Si hay necesidad, el cierra filas general aprovechará la oportunidad de los altos para dar cuenta al comandante de la columna de las novedades ocurridas.)

En la elección del lugar para los altos, se evitarán las ciudades o pueblos, y se dejará libre la proximidad de los pasos de ferrocarril, de puentes, de estaciones,

los trozos de camino en reparación y bifurcaciones de carreteras, modificando, si es preciso, las distancias entre los elementos del convoy; tampoco conviene hacer alto en los caminos estrechos o inmediaciones detrás de otra columna, ni al cruzarse en la carretera con otras tropas o convoyes, ni en las pendientes, ni a la proximidad de los vivaques o parques de otras unidades, ni en los terrenos descubiertos, cuando haya riesgo de ser bombardeados; si se hace alto después de una curva pronunciada del camino, convendrá colocar un centinela para llamar la atención de los vehículos que puedan venir.

En general, pero particularmente en la elección de lugar del alto principal de la jornada, deberá tenerse en cuenta la conveniencia de que el terreno cubra al convoy de las vistas y fuego enemigo, especialmente de la Aviación, y dificulte una sorpresa en país hostil, así como el que sea posible reemprender la marcha fácilmente. Durante el descanso debe establecerse el servicio de protección.

En los altos largos, si la anchura del camino lo permite, podrá formarse en columna doble, pero si no es la suficiente y tienen que utilizarlo otras unidades se hará alto en columna sencilla, o se formará el parque a los costados del camino, con la condición de que se establezca en terreno firme y con acceso fácil.)

Al elegir lugar para los altos largos, se tendrán en cuenta las circunstancias del clima y estación del año, el que haya agua y sombra, así como defensa contra el viento y lluvia.

El jefe de la columna puede conocer, por las indicaciones de los exploradores, los lugares más convenientes; debe dictar las órdenes necesarias durante la marcha o en un alto anterior; el darlas anticipadamente, contribuye a ahorrar fatigas al personal y ganado.

En los convoyes grandes podrá ser conveniente que efectúen los altos largos por grupos, y en distintos lugares.

(Dependerá de las circunstancias el que se dé agua y pienso al ganado durante el alto principal; de hacerlo, se determinarán los abrevaderos y sucesión en que han de usarlos cada fracción de la columna.)

Si se dispone de cocinas de campaña, podrá darse a la tropa un rancho caliente; de lo contrario, se procurará suministrar por lo menos café o una sopa, aunque el guisar en la marcha es más difícil que en el vivae o en el acantonamiento, completando la comida con artículos que puedan consumirse en frío.

El ganado no se destalaja, pero se le aflojan las cinchas y se quitan los bocados si se da pienso, quedando bajo la vigilancia del número de conductores que sea indispensable.)

La tropa permanece en descanso, incluso en el caso de presentarse una autoridad superior, en tanto ésta no se dirige o llama a los interesados.

Dificultades de marcha.

191.—Subidas.—Cuando haya que subir una cuesta larga y muy pendiente, deberán detenerse cada una de las fracciones sucesivamente, a fin de que los carruajes tomen distancias entre sí de 10 a 20 metros, según sea mayor o menor la pendiente.

Será preferible en algunas ocasiones que los carruajes marchen por el centro del firme; en otros casos, convendrá más que marchen en zig zag, tomando entonces las precauciones precisas para que los vehículos no vuelquen.

El ganado debe marchar al paso y tranquilo, evitando el excitarlo con látigo o espuelas; si la cuesta es larga, se le dará de cuando en cuando un momento de respiro, designándose un sirviente por carruaje para que eche el freno o la rastra o lo calce en la parada.

El jefe de cada grupo de marcha dispondrá la forma de doblar los tiros cuando sea preciso para dominar las subidas largas y rápidas, especialmente si el camino está en mal estado, los carruajes muy cargados o el ganado cansado; no conviene que se enganchen más de cinco parejas al mismo carruaje, porque con un número mayor no se obtiene más rendimiento. Si es preciso auxiliarán los sirvientes, utilizando los tirantes de maniobra.

En los carruajes guiados ordinariamente desde el pescante, convendrá, para vencer las subidas cortas y rápidas o cuando sea preciso obtener un esfuerzo enérgico de arranque, guiar desde la silla la pareja de tronco.

Para evitar que al llegar al límite de la subida trabajen solo en dicho trecho las parejas de tronco, los conductores de las cuartas y guías tendrán especial cuidado que hagan tiro las suyas respectivas hasta que lo haya vencido el carruaje.

Una vez dominada la cuesta, el carruaje de cabeza de cada fracción se detiene cuando ha dejado tras de sí espacio suficiente para que ésta se reconstituya en el llano con las distancias normales; conseguido

esto, en todo el grupo, se reemprenderá la marcha.

192.—Bajadas.—Cuando sean muy fuertes y largas se aumentarán las distancias entre los carruajes, y se reconstituirán después del descenso los grupos de marcha en la forma indicada en las subidas.

Antes de empezar el descenso debe reconocerse la pendiente, para ver si hay revueltas peligrosas de las que sea preciso advertir a los conductores, colocándose en ellas plantones que avisen a los carruajes que vengán en sentido contrario de la presencia del convoy.

Puede ser conveniente también el que marchen a ambos lados del carruaje los sirvientes, dispuestos a calzar las ruedas en caso necesario, encomendándose a otros el cuidado de los frenos y rastras.

Generalmente es preferible llevar los carruajes por los lados del camino, donde el terreno es más blando y puede disminuir el esfuerzo del ganado para retener aquéllos; si la pendiente es muy grande, convendrá desenganchar las parejas de guías.

193.—Desfiladeros.—Los convoyes no deben entrar nunca en un desfiladero sin tener la seguridad de que la salida esté franca, especialmente si el camino no permite que los vehículos den media vuelta.

Las poblaciones deben considerarse, desde este punto de vista, como desfiladeros. En país enemigo se evitarán en lo posible, para no correr el riesgo de una sorpresa. Si hay necesidad de atravesarlas, se reconocerán previamente por patrullas que refuercen el grupo de exploradores y se pasarán con mayor rapidez, cerrando las distancias entre los vehículos y las fracciones.

194.—Pasos difíciles.—Los pasos difíciles deben ser previamente reconocidos con cuidado y reparados en lo que sea posible, antes de empeñar en ellos a los carruajes; a veces, un arreglo muy sencillo del camino facilita considerablemente el paso de los carruajes.

Antes de entrar en un paso difícil se hacen a los conductores todas las indicaciones que se estimen pertinentes, y se ordena que aumenten las distancias entre los vehículos.

Los Oficiales y los jefes de fracción deben estar en los pasos difíciles hasta el momento en que todos sus carruajes hayan pasado y poder dar las órdenes e indicaciones necesarias. Si el Comandante del convoy conoce la existencia de lugares de tránsito verdaderamente difícil, antes de emprender la marcha dispondrá ésta en forma de que el mal paso pueda ser vencido en la hora más favorable.

Cuando el franquear un obstáculo haya de ocupar mucho tiempo, convendrá también que, mientras las primeras fracciones lo pasan, efectúen las otras su alto principal, deteniéndose aquéllas para descansar ínterin lo atraviesen las últimas. Después emprende de nuevo la marcha todo el convoy, procurando ganar el tiempo perdido.

Las desigualdades grandes del camino (hoyos, piedras, etcétera) que no se puedan quitar ni evitar, así como las roderas grandes de diferente anchura, convendrá dejarlas entre las ruedas.

En los terrenos arenosos se hará que el ganado tire de un modo tranquilo y continuo, y que los carruajes todos sigan las roderas marcadas por el que marcha en cabeza.

Se procederá de manera análoga a como luego se indicará para los terrenos pantanosos, cuando por la blandura del camino que cruza el convoy se hunda algún carruaje; pero la columna seguirá, en cuanto sea factible, la rodera marcada por el vehículo que va en cabeza.

[Las zanjas pueden atravesarse solamente cuando sean de escasa profundidad o después de haber rebajado sus bordes a la inclinación conveniente. Se salvarán siempre en dirección normal. Al hacerlo, el conductor de guías mantiene su pareja en tiro; pero sin impedir que el tronco contenga al carruaje. Este lo lleva retenido hasta que las ruedas delanteras lleguen al fondo de la zanja, en cuyo momento pone el ganado en tiro enérgicamente; pero sin violencia, para que, apoyado por la pareja delantera, venza el otro lado de la zanja.)

Para franquear un río helado con los carruajes cargados, debe tener el hielo un espesor de 20 centímetros lo menos. El paso se hará aumentando mucho los intervalos, llevando el ganado de la mano y echando sobre el hielo arena, ceniza, paja, tablas, etc.)

195.—Vados.—El paso de un vado o de un río exige que el personal de todo el convoy proceda con orden y método y que conserve su sangre fría.

Los convoyes no pueden atravesar los ríos más que por vados o por lugares de lecho firme y de una profundidad tal que el agua no llegue a las cajas de los carruajes. Los fondos de grava son, casi siempre, buenos; los de arena, por el contrario, ofrecen poca solidez y, por lo tanto más peligro. (Es recomendable utilizar siempre para paso solamente los vados conocidos como tales.)

De todos modos, habrá que reconocer el lugar del paso, arreglando las orillas y colocando una clase a la

entrada y otra a la salida para que indique la dirección que deba seguirse, que ha de ser diagonal, en sentido contrario a la corriente. Se situarán algunos sirvientes en ambas orillas para que auxilien en caso de accidentes, y solo este personal y el del vehículo en que ocurra el accidente atenderá a remediarlo.

Se hará que los carruajes guarden las distancias suficientes y que los conductores mantengan al ganado a un paso sostenido y franco y con las cabezas en dirección contraria a la corriente, impidiendo que se detenga para beber y que se eche. No perderán de vista a la clase colocada a la salida del vado. El ganado intranquilo de cada fracción pasará el vado a la cola de ésta. Si algún mulo se cae, el conductor le obligará a mantener la cabeza fuera del agua y los sirvientes lo desatalarán y desengancharán, si inmediatamente no se levanta; enganchándolo de nuevo o utilizando los tiros de respeto si esto no es posible.

Si la corriente es rápida o se observa que la profundidad del vado aumenta con el paso de los carruajes, se podrá amarrar una maroma al extremo de la lanza de cada carruaje y hacerlo remolcar por individuos colocados en la otra orilla. Si los vehículos están vacíos, habrá que cargarlos suficientemente para que no se los lleve la corriente.

Una vez que cada carruaje haya atravesado el vado, continuará su marcha en la forma que disponga el comandante de la columna para reconstituir ésta, a fin de que la salida del vado se halle constantemente franca.

196.—Puentes.—Los puentes deben pasarse después de asegurarse de su solidez, marchando los carruajes por el centro y aumentando las distancias si el puente es poco sólido.

Los puentes militares y los suspendidos habrá que pasarlos, generalmente, carruaje a carruaje, marchando los conductores pie a tierra, llevando de la brida al ganado por el lado izquierdo, mientras que un sirviente lo conduce por el derecho manteniéndose un paso franco y siguiendo el centro del puente.

Para el paso de un río en balsas o barcasas se desenganchan y colocan los vehículos a brazo sobre el tablero, enrayando y calzando las ruedas, y se aprovecha el espacio disponible para los hombres y ganado correspondientes.

197.—Terrenos pantanosos.—Los terrenos pantanosos deben evitarse, pues solamente pueden atravesarse por las columnas de carruajes cargados, reforzando el paso

con faginas, ramajes, leños o tablas. Si el suelo no puede reforzarse y el trecho pantanoso a recorrer no es muy largo, convendrá pasarlo rápidamente, no siguiendo cada vehículo las pistas de los otros. Si se hunde alguno de éstos en el terreno, habrá que cavar delante de su rueda delantera, poniendo piedras, paja o tablas y empleando los tiros o sirvientes con maromas, se sacará adelante, descargándolo parcialmente si es preciso.

198.—Averías en los carruajes.—Si durante la marcha sufre un carruaje averías que le obliguen a detenerse, los que le siguen continúan su marcha, salvando el carruaje detenido por el costado libre del camino. Los conductores del carruaje averiado avisan, en alta voz, a la plaza montada más inmediata el motivo de la parada.

Si los conductores y sirvientes del mismo carro auxiliados por los que designe el jefe de su pelotón, no pueden arreglar rápidamente la avería, el cierra filas del grupo de marcha, conforme a las instrucciones del jefe de éste, dispondrá lo que ha de hacerse (utilizar las parejas de respeto, proporcionar piezas de atalaje o medios para arreglar el carruaje), y si es preciso que quede el personal y auxilios necesarios para poner de nuevo en marcha el carruaje, cuidando en último caso el cierra filas general de procurar que el vehículo rezagado se incorpore a su puesto.

Los vehículos que queden averiados en el camino se arrimarán bien al lado derecho, y si el camino es muy estrecho, se sacarán de él para no estorbar el paso de los que vienen detrás ni a otras unidades.)

Para levantar un carruaje volcado, en primer lugar se descargará hasta donde sea preciso; se atarán maromas a los cubos de las ruedas que hayan quedado debajo, pasándolas entre los rayos de las mismas ruedas y por encima de la caja, y mientras unos sirvientes tiran de la cuerda, otros apalancan para fijar las ruedas y levantar la caja; fuera de la carretera podrá cavarse un hoyo de unos 40 centímetros de profundidad en el sitio donde las ruedas de debajo han de quedar al levantarse el carruaje; debe contenerse el carruaje para que las ruedas que había encima no sienten en el suelo con excesiva violencia.

Cuando el carruaje quede con las cuatro ruedas hacia arriba, se echará primeramente sobre un costado y se levantará después como en el caso anterior.

Las averías deben repararse provisionalmente con los medios disponibles o sustituirse elementos conforme a las indicaciones del capítulo IX del presente Reglamento,

atendiendo principalmente a la necesidad de que ningún carruaje quede rezagado. A la llegada al acantonamiento se perfeccionará la recomposición.)

Si un carruaje sufre avería tan considerable que probablemente no podrá ponerse en marcha pronto, debe pensarse inmediatamente en la manera de transportar su carga, repartiéndola entre los restantes vehículos.)

Si el carruaje, aun vacío, no puede continuar inmediatamente la marcha y hay riesgo de que caiga en poder del enemigo, debe quitársele las partes utilizables fácilmente transportables y destrozar el resto para que no pueda ser aprovechado.

Si el vehículo que no puede continuar inmediatamente la marcha, se halla en la proximidad de un acantonamiento o localidad, deberá entregarse contra recibo a la autoridad militar o civil.

199.—Marchas de noche.—En la guerra será muy frecuente la necesidad de que los convoyes marchen de noche, a pesar de las dificultades que esto presenta y las fatigas que se imponen al personal y ganado.

El Comandante del convoy dispondrá lo preciso para que la columna siga el itinerario marcado y se conserve constantemente el enlace entre todos sus elementos. El reconocimiento del camino ha de efectuarse con todo cuidado por el grupo de exploradores, el que llamará la atención de todos los lugares que puedan ofrecer dificultades; se dejan jalonadores en los cruces y bifurcaciones del camino hasta que la columna entera haya pasado.

Los jefes de las fracciones ejercerán especial vigilancia para que la tropa no se duerma, y haciendo que los carruajes marchen siguiendo la pista de los anteriores y conservando bien las distancias; a veces convendrá que los conductores vayan a pie, llevando el ganado de la brida.

Durante los altos impedirán que el personal se separe de sus vehículos, y antes de emprender la marcha, después de un alto o parada, harán que los conductores se aseguren de que el ganado no se ha enredado en los tirantes.

Podrá ser conveniente en noches muy oscuras que en cabeza de cada grupo de marcha vaya una plaza montada con un farol en una pértiga para indicar el camino. No se encenderá ninguna linterna más, excepto en caso de necesidad. En los pasos difíciles se agruparán, en los lugares peligrosos, todos los medios de iluminación de que se disponga.

Si son de temer ataques aéreos habrá que prescindir de todos los elementos de iluminación, y si son absolutamente indispensables en algún momento, deberán extinguirse tan pronto como el riesgo de ataque aparezca inmediato.

En las marchas de noche la velocidad se disminuye, y los altos son más frecuentes para evitar los alargamientos excesivos.

Convendrá mejorar la alimentación del personal, dando café caliente antes de emprender la marcha, haciendo alto a primera hora de la mañana para distribuir una comida caliente.

Estacionamiento.

200.—Acantonamiento.— Para el acantonamiento en los pueblos o en los sectores de los mismos asignados a cada unidad de Intendencia, se tendrán presentes las reglas generales del respectivo Reglamento, destacando aquéllas cuando marchen solas sus respectivas patrullas, al mando de una clase u Oficial aposentadores, para que, conforme a las disposiciones del Comandante militar de la localidad, si existe, o recabando el auxilio de la Autoridad local, prepare el alojamiento para el personal y ganado y aparque del material, atendiendo a la necesidad de conservar la carga transportada por el convoy en las mejores condiciones, y reconociendo la localidad para utilizar sus recursos en la alimentación y bebida, reparación de vehículos y atalajes, etc. Marchando con otras fuerzas, las unidades de Intendencia destacan su partida de aposentamiento, que se incorpora a la general de la columna.

Las compañías de carruajes aparcen su material en forma que los vehículos puedan emprender fácilmente la marcha, y que la guardia de prevención ejerza sobre la carga la debida vigilancia.

La conservación de los artículos conducidos por el convoy requiere especial vigilancia por la citada guardia, que destacará las centinelas precisas para impedir el acceso al parque del personal no autorizado para ello, tanto para impedir las sustracciones como para evitar los riesgos de incendio; los cierres de todos los carruajes quedarán asegurados y las llaves en poder de los comandantes de fracción. Los carruajes que contengan material fácilmente inflamable o que lleven artículos que puedan excitar más la codicia de los merodeadores, se vigilarán especialmente.

Los comandantes de unidad darán en todos los casos, teniendo en cuenta las condiciones de la localidad, las instrucciones precisas a la guardia para lo que haya de hacer en caso de incendio, y si no hubiera agua ni arena a la inmediación del parque, requisarán los elementos precisos para disponer de medio de extinguir, en los primeros momentos, un fuego que pueda producirse en el material expuesto a riesgo.

Las unidades aparcarán en la forma que permitan las condiciones de la localidad, siguiendo las indicaciones que se hacen para el aparque de carros en los vivaques.

Los vehículos deben frenarse y calzarse, una vez desenganchados, y los conductores alojarse a la proximidad de las cuadras del ganado.

Se evitará el acantonar a las compañías de Intendencia en las localidades donde se hayan situado almacenes, a fin de no perturbar el servicio en éstos con los parques de carruajes y las interrupciones en la circulación de los caminos que la acumulación de vehículos puede producir. Las compañías, por tanto, deben abandonar las localidades en cuyos almacenes hayan cargado, marchando en la dirección que deban seguir hasta la primera localidad en que puedan acantonar. Las columnas vacías que no puedan ser cargadas el mismo día de la llegada al almacén, deberán alojarse en las inmediaciones del pueblo.

201.—Vivaques.—Los vivaques se establecerán en las condiciones determinadas en el respectivo Reglamento, y procurando que tengan fácil acceso para entrada y salida de los carruajes en distintas direcciones.

La forma de los mismos ha de adaptarse a las condiciones del terreno y al abrigo que puedan prestar contra el viento y la lluvia, procurándose conseguir la fácil vigilancia y la conveniencia para el servicio, así como la utilización de todos los abrigos susceptibles de proteger a los hombres y al ganado de la intemperie.

Llegada la unidad al punto donde ha de vivaquearse, su comandante dispondrá la formación de aparque, y realizada ésta, echará pie a tierra y desenganchará; inmediatamente se constituirá la guardia de prevención en el sitio designado, estableciendo las centinelas precisas. Los sirvientes, mientras tanto, prepararán las cuerdas para el ganado, frenando y calzando primeramente los vehículos y sujetando las cuerdas a las ruedas; se atarán también palos gruesos a algunos pasos de este amarré, para impedir que el ganado se acerque a los carruajes, y con estos mismos estacones o con los que

además hagan falta, se refuerza la sujeción de las cuerdas para el ganado.

En cuanto las cuerdas estén preparadas se llevará a ellas el ganado y se desatalajará. El atalaje se colocará a tres pasos a retaguardia del ganado respectivo, colocando las monturas con su borrén delantero en la dirección de éste, y sobre ellas la cincha, estribos, pretal y baticola, encima la manta, si no se enmanta el ganado, y sobre ésta la brida con el bocado hacia el animal, y los demás efectos de equipo de la plaza montada, quedando los sable en los tahalíes y cruzados sobre las monturas.

Los atalajes se colocarán también sobre la montura y el collarón delante de ella, y apoyado en el borrén anterior.

Los sirvientes colocan su equipo en el vivac de tropa.

Se tendrán presentes, en su caso, las medidas preventivas contra ataques aéreos, ejercitándose en la instrucción el establecimiento de los vivaques irregulares y dispersos que entonces son muy precisos, y muy especialmente la transmisión de órdenes y escalonamiento del mando de los convoyes así estacionados, por ser más difícil que cuando se hallan concentrados.

Conducción de convoyes a lomo.

202.—Se tendrán presentes los preceptos que rigen la conducción de convoyes de carruajes para aplicarlos por analogía en lo que sea posible, salvo las reglas especiales que a continuación se consignan.

203.—*Formación de marcha.*—La de los convoyes aislados se compone de vanguardia con exploradores y algunos mulos con herramientas, la columna de cargas dividida en grupos de marcha, y la retaguardia al mando del cierre filas general con algunos mulos de respeto.

El jefe del grupo de exploradores debe mantenerse a suficiente distancia del convoy, para que éste no tenga que estarse deteniendo constantemente o que empeñarse en un camino malo o dudoso, antes de saber si las dificultades podrán salvarse o la pista seguida conduce a la dirección deseada.

En terrenos muy escabrosos es imposible que el comandante de un convoy a lomo en marcha pueda vigilarlo y transmitirle órdenes, a menos que distribuya los cometidos entre sus subordinados, asignándoles misión y responsabilidad concretas, y que cuide especialmente de reglar y mantener los enlaces.

(Cada uno de los grupos de marcha puestos al mando de un Oficial o clase, designará una clase o conductor para que vaya a la cabeza de la fracción para regular la marcha y recibir y transmitir las indicaciones que vengán de vanguardia, así como advertir las dificultades que en el camino se presenten. A la cola de cada fracción marchará igualmente una clase y dos o más individuos para vigilar las cargas, arreglar las que no vayan bien o salvar cualquier otro accidente que se presente, comunicando al jefe de la fracción las novedades importantes que ocurran y las órdenes o indicaciones que vengán de retaguardia)

El Comandante del convoy ocupa el lugar en el que su presencia pueda ser más necesaria; en los recorridos conocidos o fáciles, ejercerá su misión mejor marchando a la cola, pero cuando el terreno sea nuevo o difícil, convendrá que marche a la cabeza; de todos modos, y especialmente al romper la marcha, conviene que vea desfilar todo el convoy para poder corregir pronto los defectos que haya.

Los jefes de las fracciones marcharán normalmente a la cola de las suyas respectivas, principalmente en los caminos estrechos de montaña, en los que será difícil desplazarse a caballo a lo largo de la columna; en el caso de que tengan que adelantarse, echan pie a tierra, dejando el caballo en el lugar que ocupa, bajo la vigilancia de un conductor, y se traslada al sitio donde su presencia sea necesaria.

A cada grupo de marcha se le asignará uno o dos mulos de respeto que marcharán a la cola de él sin embastar, para que puedan tomar el baste y carga de algún animal que se haya tocado, caído o muerto. El baste de respeto no es necesario, porque si el que llevaba el mulo inutilizado se ha roto, la carga, probablemente, habrá quedado deshecha. Es conveniente, en cambio, que se lleven algunas piezas de atalaje de respeto.

Cuando un convoy a lomo marche en unión de una columna de tropas, es indispensable regular la velocidad de marcha, teniendo en cuenta que el mulo cargado camina en las subidas más de prisa que el infante, y más despacio, por el contrario, bajando; si la situación no permite el colocar el convoy en cabeza al subir y en la cola al bajar, habrá que marchar siempre a la velocidad del elemento que marche menos; descargados, pueden bajar los mulos a velocidades muy poco inferiores a la de Infantería.

Disciplina de marcha.

204.—Reglas generales.—Antes de emprender la marcha deben revistarse cuidadosamente el herraje, atalaje y las cargas, teniendo presente que un mulo tocado queda inútil para el servicio por mucho tiempo y tal vez definitivamente.

La marcha ordinaria de los convoyes a lomo en los caminos de montaña, es en columna de a uno.

En los caminos anchos puede emplearse la columna doble para disminuir la profundidad. Debe dejarse libre uno de los lados del camino o el centro, para que puedan circular los elementos montados.

En los caminos ordinarios, el conductor marcha a la altura de la cabeza de su mulo; pero en los caminos muy estrechos y en los malos pasos, el conductor debe marchar delante de su mulo, indicando de este modo el camino. En los senderos de ladera, los conductores marcharán al lado libre de la pendiente.

Los conductores deben marchar constantemente en el puesto señalado sin apoyarse en las cargas, porque esto las desequilibra, estorba los movimientos del ganado y le ocasiona heridas, y sin cargar en los mulos ni las armas ni su equipo; se prohíbe, asimismo, el montar en los mulos aun cuando marchen descargados.

Los sirvientes deben repartirse por igual en cada fracción, marchando a la altura e inmediación de las cargas que pueden desequilibrarse, a fin de prestar el auxilio necesario. Al restablecer en su lugar las cargas que ruedan, no se emplearán violencias, muchas veces causa de rozaduras y aun de la caída del mulo.

Los sirvientes no deberán rezagarse y menos separarse de la columna, ni marchar por atajos, de no estar autorizados para ello.

La velocidad de marcha ordinaria en camino llano de los convoyes a lomo es de 5 kilómetros por hora, incluyendo los altos cortos. Al paso largo y en la primera hora, pueden recorrer hasta 7 kilómetros.

La jornada ordinaria en camino llano es de 25 a 30 kilómetros. La marcha forzada se efectuará aumentando la duración y con dos o más grandes altos para descargar y dar de comer a la tropa y pienso y agua al ganado; puede llegar a ser, en terrenos favorables, hasta de 40 kilómetros.

En el cálculo de la duración de la marcha debe tenerse en cuenta las pendientes que haya de salvar, pudiendo calcularse que un ascenso de 300 metros o un

descenso de 500 metros con pendientes medias y sin dificultades especiales, supone la adición de una hora de marcha. Depende de la preparación de la columna y de la condición del ganado, así como del grado de las pendientes y de la clase de los caminos, la total diferencia de altitud que puede dominar un convoy a lomo; puede considerarse una subida de 1.000 metros en un día, como un rendimiento muy satisfactorio.

Si el recorrido comprende pendientes largas más fuertes (20° a 25°), la duración de la marcha ha de calcularse en estos trechos únicamente por la diferencia de altitud; un ascenso de 400 metros o un descenso de 300 metros, exige una hora de marcha para un convoy cargado.

Tratándose de pendientes mayores todavía o fuera de los senderos o con grandes dificultades, el rendimiento de marcha disminuye considerablemente.

Para que en el convoy no se produzcan excesivos alargamientos, ha de procurarse, ante todo, la regularidad del paso y que todos rompan la marcha al mismo tiempo. En terrenos difíciles, podrá disponerse el que los pelotones dejen entre sí las distancias que las circunstancias impongan, exigiendo perfecta concentración dentro de cada pelotón. El enlace entre las fracciones aisladas debe hacerse de atrás hacia adelante. Las cargas que queden detenidas en la marcha no pueden incorporarse a su puesto más que deteniéndose la cabeza de su fracción. Se prohíbe el ganar las distancias haciendo trotar al ganado, porque en los aires rápidos las ataduras de las cargas se aflojan y los bastes se ruedan, dando lugar a rozaduras.

Para conservar el enlace de todos los elementos de la columna, deberá ejercitarse la transmisión de órdenes y avisos en diferentes circunstancias, mediante jinetes jalonadores o individuos a pie, y también pasándolas de conductor a conductor.

En el caso de que algún conductor note que su carga va mal, se detendrá en lugar a propósito, apartándose a un lado del camino para no estorbar el paso a los que le sigan. Como al quedar un mulo solo atrás generalmente está intranquilo, se dispondrá, como regla general, que con el conductor de la carga que haya de arreglarse se quede con su mulo el compañero que le ayuda a embastar y cargar.

Si algún mulo se arrodilla, no debe hostigársele para levantarlo sin auxilio, sin que dos sirvientes, uno por cada lado, sostengan la carga, ayudándole en esta forma.

Si el mulo cae por completo, hay que descargarlo, y después de colocar el baste en su sitio, si se ha rodado, se le carga de nuevo. En los sitios resbaladizos se colocará un saco o paja debajo de las manos para que pueda levantarse más fácilmente. El ganado que haya rodado por pendientes fuera de los caminos, se descargará también, levantando el animal y la carga separadamente, y empleando maromas si es necesario. Los accidentes que puedan sobrevenir en la columna, no deben dar lugar, en lo posible, a detenciones de toda ella. Cuando un mulo se caiga o tenga que detenerse, los demás que le siguen pasan adelante, y en los caminos muy estrechos habrá que quitar al animal detenido del camino. Para evitar los alargamientos considerables que en terrenos difíciles puedan ocasionar los diferentes accidentes e impedir que la columna se desperdigue a lo largo del camino, los jefes de las fracciones dispondrán cuanto sea necesario, y siempre que el terreno se preste a ello, los altos precisos para reconstituir la suya respectiva, y de igual modo procederá, cuando convenga, el Comandante del convoy.

señalar
El ganado que se haya caído o quedado atrás para arreglar sus cargas, debe dejar el camino libre, incorporándose a la cola de la fracción más inmediata y aprovechando los altos para ocupar su puesto primitivo.

Si por consecuencia de accidente algún mulo se inutiliza y no puede continuar la marcha ni aun descargado, y sin posibilidad de encomendarlo al cuidado de personal militar o civil, se procederá a sacrificarlo, dando cuenta de su baja en la forma que se determine por los respectivos Reglamentos.

Atención
Cuando sea sorprendida la columna por granizadas o tempestades que acobardan mucho al ganado, se hará alto, concentrando las fracciones en la formación que permita el terreno, para evitar espantos que puedan dar lugar a graves accidentes.

Atención
En las marchas de noche se atenderá minuciosamente, antes de la partida y durante la marcha, a la forma de embastar los mulos y a la buena disposición de la carga.

Quando estos convoyes deban recorrer durante la noche pistas mal trazadas o senderos de montaña, es indispensable proveerlas de un guía que conozca perfectamente el terreno, y de medios de iluminación, para utilizarlos en los lugares más difíciles. A fin de conservar el enlace entre todos los elementos de la columna, los de la cabeza deben marchar lentamente.

205.—Altos.—En terrenos montañosos los altos no pueden hacerse a intervalos regulares, debiendo evitarse los caminos muy estrechos o los lugares en donde el piso sea malo. Si es absolutamente preciso detenerse en alguna pendiente, se colocará el ganado atravesado en el camino y con la cabeza en la dirección del barranco. A los veinte o treinta minutos después de emprender la marcha, se hará en sitio conveniente un alto corto con objeto de apretar las cinchas y arreglar las cargas.

En las marchas ordinarias se prescindirá de los altos horarios, porque no dando tiempo para descargar apenas descansa el ganado. Se dará un alto grande aproximadamente a la mitad de la jornada, para que la tropa coma, descargando y dando pienso y agua al ganado antes. Se aflojarán las cinchas y se encadenarán los mulos, evitándose el que se echen.

El descargar el ganado, aunque sea por poco tiempo, le proporciona descanso muy conveniente. El Jefe del convoy debe tener presente el tiempo que es necesario con los hombres disponibles para cargar y descargar; si la tropa es activa y está bien instruída, esto puede hacerse rápidamente; antes de descargar deberán advertirse las faltas que haya para corregirlas al cargar de nuevo, rectificando entonces también la posición del baste y equipo, si lo necesitan.

Si es posible se elegirá para el alto central algún llano inmediato al camino o preferentemente valles que estén abrigados al viento y en cuyas proximidades haya agua.

Las fracciones se concentrarán en la formación que el terreno permita y preferentemente en línea con frente al camino, conservando las distancias entre las diferentes fracciones o reduciéndolas si es más conveniente; ha de atenderse, en todo caso, a no interceptar el camino a los demás elementos que puedan utilizarlo.

Dificultades de marcha.

206.—Las dificultades que en la marcha se presentan frecuentemente en los convoyes a lomo, no pueden vencerse más que eligiendo previamente personal y ganado de condiciones físicas apropiadas para el servicio de montaña y con una perfecta instrucción. Deben practicarse numerosos ejercicios de conducción de los mulos, de salvar obstáculos, de proceder en las diferentes situaciones de la marcha y ejercitar la destreza en los casos de accidente, aumentando progresivamente la longitud y dificultad de la marcha y la carga transportada hasta que al

ganado completamente cargado y el hombre con equipo de campaña se familiaricen con el trabajo en terreno montañoso.

Este servicio exige esfuerzo considerable tanto para el hombre como para el ganado, y para endurecerlos a la fatiga, debe mantenerseles constantemente en él. Ejercitadas de este modo las unidades, ocurrirán muy pocos accidentes; normalmente necesitan tan solo resistencia para las marchas largas y penosas; pero llegarán casos en que las dificultades que se presenten no puedan superarse más que con la eficiencia debida a una perfecta instrucción.

Cuando las cargas marchen apareadas, por tener a su cargo cada conductor más de un mulo, deberán desapearse si las dificultades de la marcha lo exigen, guiando el conductor un mulo cada vez por los pasos malos.

207.—1.—*Subidas.*—Para las subidas rápidas se aumentarán las distancias entre los mulos, y los conductores guiarán los suyos precediéndolos y con la rienda de mano a toda su extensión para dar al ganado la mayor libertad; si la pendiente es larga deben escoger, frecuentemente, algún sitio a propósito para darle algún momento de respiro.

Se tendrá cuidado de revisar las cargas, cinchas y pretales para corregir antes de la subida cualquier defecto.

Si la subida es muy corta y extremadamente rápida, puede ser útil el disponer una cuerda que, sostenida por uno o dos sirvientes, sirva para que se apoyen en ella los conductores.

2.—*Bajadas.*—En las pendientes muy fuertes habrá que aumentar las distancias, y los conductores llevarán sus mulos bien cortos; si el piso es malo (hierba corta, seca o grava suelta), es preferible que el mulo baje por derecho, en lugar de diagonalmente o en zig zag, como instintivamente tiende a hacerlo. Cuando sean excesivamente rápidas, deberá ayudarse al ganado, atando una cuerda o una cadena al fuste posterior del baste para que retenga cada carga el conductor de la que va detrás o que lo haga un sirviente, o también agarrándose a la cola del mulo. Es conveniente acostumar al ganado a dejarse sujetar de este modo para que no le sorprenda cuando sea necesario hacerlo; podrá ser preciso bajar estas pendientes carga a carga.

Las cargas, cinchas y tarriás deben revisarse para evitar posibles accidentes.

208.—*Desfiladeros.*—Deben reconocerse previamente

con cuidado para ver si en los sitios muy estrechos existen rocas, árboles salientes que impidan el paso de los de las cargas; si estos obstáculos no pueden removerse, habrá necesidad de buscar otra ruta o descargar y pasar la carga a brazo.

Especialmente si el sendero que ha de seguirse es muy estrecho y con curvas muy agudas, puede llegar incluso a impedir que los mulos salven esta dificultad que constituye una de las mayores de los transportes a lomo.

209.—Pasos difíciles.—Excepto cuando sea necesario contener el ganado, los conductores lo llevarán largo para que marche con libertad y pondrán toda su atención en buscar, mirando adelante, los sitios por donde su mulo puede pasar con más seguridad, precediéndole para darle confianza.

Las mayores dificultades se presentan cuando la condición del terreno es tal que el mulo no pueda pisar con seguridad; las pendientes y la escabrosidad del terreno por sí solo no constituyen un inconveniente tan grave. Para atravesar una pendiente de grava suelta, etc., habrá que hacerlo rápidamente y carga a carga, atando una cuerda al fuste trasero de los bastes que sostenga un hombre en la parte superior de la pendiente, dispuesto a contener el mulo si resbala.

Los troncos de árbol o rocas que salen hacia el sendero en las laderas muy inclinadas, son peligrosos, porque si la carga tropieza es muy fácil que el mulo se despeñe; después de asegurarse que el animal puede pasar sin descargar, debe dejársele marchar sin apresurársele para darle tiempo a que bordee el obstáculo. La tendencia que el mulo tiene a marchar hacia el borde del exterior del sendero es debida a su conocimiento del peligro de chocar con los obstáculos salientes del otro costado.

Las vueltas muy cerradas no deben tomarse rápidamente por el ganado cargado. Si la pista seguida es estrecha y en ladera, debe hacerse volver al mulo la cabeza hacia afuera para que pueda ver el borde del sendero.

En los pasos muy difíciles deben repartirse los sirvientes en los lugares más peligrosos para sostener al ganado si es necesario y para descargarlo, levantarlo y volverlo a cargar, en el caso de que cayera.

A pesar de la pérdida de tiempo que ocasiona el descargar el ganado y transportar la carga a brazo, cuando sea preciso, debe practicarse antes de exponerse a perder una parte del ganado y de la carga.

Los sitios helados y los caminos sobre suelo resbaladizo, especialmente cuando están en ladera, deben evitarse, y si no hay más remedio que abordarlos, se sostendrá el ganado como en las laderas de grava movediza y los conductores los llevarán cortos y despacio.

210.—Vados.—La profundidad del agua no debe exceder de 80 centímetros para que el vado sea practicable para los convoyes a lomo.

Se utiliza para el paso toda la amplitud de éste, pero las diferentes hileras deben estar suficientemente separadas unas de otras a fin de que no haya confusión, la vigilancia sea relativamente fácil y que pueda prestarse auxilio, en caso necesario.

El baste y carga de que se haya desembarazado a los mulos caídos en el vado, se pasarán a brazo por los sirvientes encargados de prestar auxilio. Estos y los conductores podrán quitarse los zapatos y los pantalones para pasarlo, siempre y cuando haya tiempo y no exista peligro de sorpresa.

Ha de cuidarse de mantener practicable la salida del vado, que el paso del ganado puede hacer resbaladizo.

Cuando la anchura del vado lo permita, sobre todo si la corriente es rápida, convendrá tender cuerdas de una a otra orilla para que los conductores puedan apoyarse con una mano y guiar el mulo con la otra.

En pasos de mayor profundidad pueden utilizarse balsas improvisadas para colocar la carga y bastes, pasando el río los mulos sueltos siguiendo a otro o un caballo que un conductor, en la balsa, lleve por las riendas. Habrá que hacer que pasen el río antes parte de los conductores para que recojan los mulos a la llegada. Si la corriente es rápida, será preciso llevar a todos los mulos de las riendas para el paso.

211.—Puentes.—Se hará pasar a los mulos uno a uno cuando el puente sea poco sólido y que el ganado marche por la mitad del piso con distancias abiertas en los militares o suspendidos. Si para el paso se utilizan pontones, los mulos cargados se colocan en ellos teniéndolos los conductores bien sujetos para no dar lugar a accidentes.

212.—Terrenos pantanosos.—Ha de procurarse por todos los medios, incluso con algún rodeo, evitar los terrenos pantanosos, porque en ellos el ganado cargado se hunde rápidamente y el sacarlo exige grandes esfuerzos y es muy fácil el que entonces se caiga. Cuando haya necesidad de atravesar esta clase de terreno, se reconoce la pista con cuidado, jalonándose la

dirección que se ha de seguir y colocando sirvientes en los lugares peligrosos.

Conviene, en general, el que los mulos no sigan las huellas de los que van delante. Sin embargo, hay terrenos en los que se debe mantener la pista, porque el que les rodea es mucho menos resistente.

Convendrá, a veces, también tomar un guía conocedor del terreno para atravesar estos lugares.

213.—*Marchas sobre la nieve.*—El ganado puede marchar sin inconveniente por la nieve recientemente caída en tanto que la altura de ésta no exceda de 25 a 30 centímetros; si la cantidad es mayor y el ganado se hunde, la vanguardia, provista de las herramientas necesarias, podrá abrir una trinchera de la anchura del mulo para salvar los trechos en que la nieve se haya acumulado. Facilitará el paso del ganado el tender los encerados sobre la nieve.

Sobre la nieve endurecida, pueden marchar bien los mulos cargados, en terreno horizontal o en pendientes suaves.

En caso necesario, deberán sujetarse las cargas en trineos improvisados, haciendo que el personal del convoy los arrastre; si en algún caso es posible, se utilizarán los mulos para el tiro de los mismos, mediante atalajes de circunstancias.

Estacionamiento.

214.—*Acantonamiento.*—La elección y disposición del acantonamiento ha de hacerse con arreglo a los preceptos del «Reglamento para la preparación y organización del terreno». En todo caso, un Oficial o clase, con el carácter de aposentador y auxiliado del personal que el Jefe de la columna o convoy considere necesarios, ejecutarán cuantas gestiones sean pertinentes para la mejor instalación del personal, ganado y carga de la unidad, y siempre en armonía con lo que se indica en este Reglamento.

Es de suma importancia que el material transportado se guarde o coloque en las mejores condiciones posibles. A tal fin, y para hacer más efectiva la vigilancia de la guardia de prevención, se procurará reunirlo sobre un emplazamiento único, a no ser que la acción de la Aviación obligue a su diseminación; en este caso se dispondrá el fraccionamiento por grupos, y se harán responsables a los jefes de los mismos, tomando las medidas que determine el respectivo Reglamento; solamente tra-

tándose de poca fuerza y material, pudiera ser conveniente que la carga quedara guardada en los alojamientos de los conductores.

La instalación debe ser hecha con miras a evitar confusiones entre las fracciones de la columna o convoy, y que el personal esté lo más cerca posible del ganado, lo que requerirá que el aposentador se dé perfecta cuenta de ello y que procure sacar el mayor partido de los recursos que en los diversos órdenes ofrezca la localidad, así como el Comandante de las fuerzas, antes de ordenar la dislocación, precise bien las órdenes relativas a la ejecución del servicio, haga conocer la situación del parque y determine cuantas instrucciones eviten pérdida de tiempo con retraso para el fin del trabajo y disminución de las horas de reposo.

A base de los preceptos contenidos en este Reglamento, se efectuará la descarga del material, dividiendo, al llegar a los lugares designados para verificarla, las fuerzas en fracciones, disponiendo éstas con arreglo a lo que permita el terreno, pero marcando siempre intervalos para circular entre las mismas.

215.—Vivac.—Las reglas para la elección y formación del vivac se derivan de los preceptos del «Reglamento para la preparación y organización del terreno».

La formación está subordinada al terreno. El vivac rectangular tiene la ventaja de hacer más fácil la vigilancia y eficaz la defensa.

Cada fracción formará una o varias líneas perpendiculares al frente marcado para el vivac, dejando distancias de 10 metros entre las líneas de una misma fracción y doble entre las de dos diferentes. Solamente cuando el terreno disponible lo imponga o la importancia del convoy lo requiera, se podrá constituir un solo frente, dejando en este caso suficiente intervalo entre las mismas.

La carga se dispondrá tres metros a retaguardia por fila de ganado, las cuerdas para éste a continuación y en la misma línea que aquélla, dejando un intervalo de unos ocho metros, y los bastes y atalajes también en la misma línea, separados cuatro metros de los extremos de las cuerdas y al costado opuesto a la carga.

El rectángulo así formado, se cierra disponiendo que el personal ocupe los cuatro lados, procurando disponerlo en forma que esté lo más cerca posible del ganado de la fracción respectiva y con dirección al interior.

Los artículos del pienso convendrá colocarlos entre el ganado y los bastes, y por fracciones hacia el centro

de ellas; la guardia de prevención ocupará el centro del rectángulo, aproximadamente.

Las cocinas, letrinas, etc., se instalarán con arreglo al citado Reglamento.

Se tendrá presente, en cuanto sea de aplicación, lo establecido para estos casos en los vivaques de carruajes.

Conducción de convoyes automóviles.

216.—Se tendrán presentes los preceptos que rigen la conducción de convoyes de carruajes de tracción animal para aplicarlos a la de convoyes automóviles por analogía, en cuanto sea posible, salvo las reglas especiales que a continuación se consignan.

En servicio constante el personal de las columnas automóviles, puede prestar diariamente el de transporte durante diez horas, aparte de las destinadas a la limpieza y entretenimiento en los puntos de aparque. En las disposiciones para empleo de las unidades automóviles, se tendrá presente tanto la necesidad de economizar esfuerzos excesivos al personal, proporcionándole el necesario descanso, como la de conceder tiempo suficiente para que los vehículos puedan ser debidamente cuidados y reparados. La carga puede calcularse que requerirá tres horas y la descarga dos.

(Si por excepción marchan columnas de automóviles en unión de otras tropas, es conveniente que aquéllas avancen a saltos, dejando una distancia entre las tropas y las columnas automóviles variable, según el efectivo y longitud de éstas, las pendientes, estado de las carreteras y el clima.

Ha de evitarse el intercalar las columnas automóviles en las de tropas en marcha.)

Caminos guardados o vigilados.

217.—En los caminos guardados, en los que como destinados a servir corrientes de gran intensidad, se organiza por las Comisiones Reguladoras de carreteras un riguroso servicio de orden que asegure el cumplimiento de las reglas que las mismas dicten para la circulación y solucionen rápidamente los entorpecimientos, los convoyes de tracción mecánica se atenderán escrupulosamente a ellas, obedeciendo puntualmente las indicaciones de los puestos de vigilancia, establecidos, con sus consignas especiales, por las citadas Comisiones Reguladoras; sujetándose a las prescripciones de éstas en todo lo referente

a organización de los grupos de marcha, velocidades, distancias, disciplina de marcha, conducta en caso de accidentes y disposiciones para carga y descarga, en tanto se hallen dentro del radio de acción de las expresadas Comisiones.

En los caminos vigilados se mantiene preventivamente un servicio de orden que pueda actuar y convertirlos instantáneamente en caminos guardados, cuando la situación lo exija, siendo entre tanto y en período normal libre la circulación en los mismos.

Las reglas que a continuación se establecen han de aplicarse a falta o cuando no se hallen en contradicción con los preceptos de los citados órganos reguladores y también para la circulación en los caminos que no estén comprendidos en los conceptos de *guardados* o *vigilados*.

Disposición o formación de marcha.

213.—El convoy está normalmente constituido tan solo por la columna de carruajes; si el número de éstos excede de 12 convendrá dividirlo en grupos de marcha o formar convoyes independientes regulando el uso de la carretera. En el fraccionamiento del convoy en grupos de marcha deberán reunirse los vehículos de velocidad y tipo similar; las diferencias de velocidad de los que constituyen las unidades pueden conducir a adoptar habitualmente el sistema de marcha en grupos.

Precederá al convoy a bastante distancia, siempre que sea posible, un Oficial o clase en motocicleta o coche ligero, encargado de reconocer el camino que ha de seguirse cuando sea desconocido y dudoso por tanto su viabilidad; para comunicar con la columna empleará, además de los medios de enlace establecidos en la carretera, los motociclistas que puedan afectársele.)

Si se supone que el convoy puede ser atacado por patrullas o partidarios enemigos deberá destacarse una vanguardia, compuesta de algunos sirvientes y un Oficial o clase que precedan a la columna en un automóvil de personal o camión ligero; también pueden afectarse a la vanguardia motociclistas que se utilizan para reconocimientos y para mantener el enlace con la columna. La marcha de la vanguardia y el reconocimiento del camino, en estos casos, se efectúa por avances cortos y a saltos.

El Comandante del convoy no tiene puesto determinado durante la marcha: la cabeza de la columna es el más a propósito para recibir los partes y dictar las órdenes; cuando el Comandante del convoy se separe de este lugar,

dejará en él un representante suyo con instrucciones; tendrá que hacerlo frecuentemente para reconocer por sí mismo el camino y los lugares de aparque o para enlazar con los almacenes donde el convoy haya de cargar o descargar.

Reconocimiento de caminos.

219.—Formados los convoyes de Intendencia por camiones en que tan solo las dos ruedas traseras son motrices, generalmente se halla limitada su circulación a las carreteras con firme bien conservado.

Es muy importante el instruir al personal de las unidades automóviles en el conocimiento de la influencia que la condición y estado de los caminos ejerce en el rendimiento de este medio de transporte, disminuyéndolo o anulándolo si los caminos no responden a las exigencias del vehículo.

Esta instrucción deberá darse mediante lectura del plano y recorridos en las carreteras, en forma sencilla y práctica, y exenta del tecnicismo que para el fin perseguido no es necesario.

Se instruirá a los conductores en la lectura de planos, de modo que en el mapa itinerario militar de $\frac{1}{200.000}$ y el mapa de $\frac{1}{100.000}$ puedan apreciar al menos la clase

de caminos, las pendientes y la dirección de las carreteras. Han de aprender también a orientarse rápidamente de noche en el terreno y a trazar croquis sencillos de los caminos.

Esta instrucción se dará a las clases e individuos de tropa, mostrando ante el plano el recorrido proyectado antes de emprender la marcha, para que así practiquen la lectura y adquieran el conocimiento del terreno.

Para apreciar las carreteras y caminos en cuanto sean utilizables por los camiones automóviles, deben tenerse en cuenta la anchura, pendientes, dirección, clase y estado de la superficie, indicaciones existentes, época del año y resistencia de los puentes.

(Se necesita una anchura de firme al menos de cuatro metros para que otros vehículos se adelanten o crucen durante la marcha a las columnas automóviles; en las carreteras más estrechas deberán determinarse, previo reconocimiento, dónde pueden efectuarse los cruzamientos. Si han de marchar por la misma carretera columnas de

tropas y convoyes automóviles, es preciso una anchura útil de 5'50 metros.)

Las pendientes de las carreteras, aun en los terrenos montañosos, son accesibles, en general, para los camiones automóviles; pero importa también considerar en las subidas, aparte del grado de inclinación, la longitud y el número y clase de las curvas, y en el descenso, además, si tienen éstas el peralte suficiente, o si hay setos, árboles o edificios que impidan al conductor ver toda la curva.

El reconocimiento de la resistencia del firme no puede hacerse por el simple recorrido de la carretera, ni es necesario para juzgar de la inmediata posibilidad de utilizarla para un número relativamente corto de vehículos. Tratándose de organizar un tráfico intenso precedería un reconocimiento técnico.

La clase y estado de la superficie de la carretera influyen considerablemente en el rendimiento de los automóviles, así como la cantidad de barro y polvo que puede llegar a dificultar mucho la circulación: la existencia de cunetas a ambos lados con la pendiente suficiente, y el que la carretera misma tenga el bombeo necesario permite el rápido desagüe.

(El examen, en el plano, de la dirección seguida por la carretera, proporciona algunas indicaciones útiles. Las carreteras en terrenos elevados suelen estar secas, y por tanto, en buen estado; las que pasan por terrenos bajos de bosques y praderas son, por el contrario, húmedas y malas. Las carreteras suelen estar muy desgastadas cuando atraviesan muchas localidades, y las curvas, las bifurcaciones de caminos, los pasos a nivel del ferrocarril, los puentes y terraplenes dificultan la circulación.)

Facilitan el tráfico las indicaciones existentes en los caminos de la dirección y de los riesgos o dificultades del recorrido; convienen también las del nombre de las localidades y las de orientación, dentro de éstas, cuando las atraviesa la carretera. Es conveniente que los límites laterales del camino se hallen marcados por árboles o por montones de grava y piedra, especialmente para marchar de noche, o con niebla o nieve.

(En estos reconocimientos ha de tenerse en cuenta que muchos caminos, que en tiempo seco son viables, dejan de serlo en la estación lluviosa. Los caminos carreteros bien entretenidos pueden servir en el verano para camiones ligeros y aun para pesados en pequeño número; pero en el invierno, si han de utilizarse por convoyes de columnas automóviles, deben reconocerse previamente. En los caminos de servicio de las heredades, podrán

usarse en tiempo seco y previo reconocimiento camiones ligeros; casi nunca admitirán columnas de automóviles pesados.

(En las carreteras principales los puentes están *con-*struídos para resistir pesos mayores que los de los camiones automóviles; por tanto, el reconocimiento no ha de tener otro objeto que el ver si el puente ha sufrido daños que lo inutilicen para este tránsito. *apreciación* puramente de impresión, pues el determinarlo exactamente, tratándose de un puente cañoneado o dañado de algún otro modo, requiera especialización técnica, teniendo en cuenta que, en caso de duda, ha de preferirse un rodeo para evitar el riesgo de dejar incumplida la misión principal del convoy, que es llegar a su destino. En los caminos secundarios será preciso informarse con cuidado, porque los puentes, en general, son menos resistentes, y muchos construídos de madera.)

El reconocimiento anticipado de los caminos en territorio desconocido, es siempre necesario.

Columna de carruajes.

220.—El convoy, o en su caso los grupos de marcha, que formen la columna, se dividen en pelotones al mando de clases responsables del cumplimiento de las órdenes dadas, y especialmente de que en todas las circunstancias se conserve el enlace en el pelotón y en la columna, y que sus elementos se presten recíprocamente el auxilio necesario.

(Los jefes de pelotón irán en el carruaje de cabeza del suyo respectivo, con excepción del jefe de pelotón de cola, que irá en el último; el pelotón de cola lo constituyen el camión taller para pequeñas reparaciones, y camiones almacenes y depósitos de materiales de inmediato consumo en marcha; su jefe es el cierra filas general.)

Si por cambiar el acantonamiento de la unidad marcha con el convoy el camión taller, deberá hacerse avanzar éste al final de la jornada con el camión que lleve los obreros, a fin de que pueda instalarse en el nuevo acantonamiento antes de la llegada de la columna.)

Disciplina de marcha.

221.—*Reglas generales.*—Para poder dictar las órdenes de ejecución del convoy, en forma que se aproveche debidamente el rendimiento del transporte mecánico, su Comandante debe informarse de la situación

táctica y del estado de la carretera, apelando a todos los medios a su alcance (estafetas, puestos telefónicos, Estados Mayores, etc., que antes o durante la marcha pueda hallar), o destacando una partida de reconocimiento, para evitar, tanto el que se vea su columna sorprendida por el enemigo, como empeñarla en un itinerario difícil o impracticable para sus vehículos.

La dificultad de defender estas columnas y la disminución de rendimiento de marcha que ocasionan los malos caminos, hacen recomendable que se prefiera, siempre que sea compatible con la misión asignada al convoy, el dar rodeos, ganando con la velocidad el tiempo invertido por carreteras buenas y seguras, que el seguir caminos más directos, pero medianos y peligrosos. La posibilidad de cubrirse contra la Aviación y la de que ésta destroce los caminos que hayan de seguirse, debe tenerse también en cuenta.

El estado de entretenimiento de los vehículos es también otro factor que ha de considerarse al dar las órdenes para la ejecución del convoy, en relación con los demás.

(En marchas largas o en situaciones difíciles convendrá dar las órdenes de marcha señalando horas de llegada a puntos intermedios, reemprendiéndola desde éstos hasta el final de la jornada a horas fijas o por órdenes especiales.)

(Las disposiciones de marcha deben darse a conocer a la tropa antes de la partida, a fin de que los carruajes que se queden atrás puedan incorporarse más tarde a la columna.)

(La distancia entre los carruajes ha de ajustarse a las condiciones de la carretera y a la velocidad de marcha. Con el fin de reducir la longitud de la columna, las distancias deben ser las menores que permita la seguridad de la marcha; por regla general ha de ser la suficiente para que, sin frenar violentamente, pueda detenerse cada carruaje sin riesgo de alcanzar al que le precede. En los caminos llanos, secos y despejados, será de diez a doce metros. En los terrenos muy accidentados o cubiertos, habrá que aumentarla proporcionalmente, y también cuando esté el suelo resbaladizo o haya mucho polvo.)

(La velocidad de marcha se regula por la del carruaje más lento, que debe ir, por tanto, en cabeza, y se amolda a las exigencias del camino y del terreno. Es preferible llegar lentamente, pero con seguridad, al punto de destino, que rápidamente, con peligro de la normalidad en el tráfico.)

Debe marcharse con especial cuidado y lentitud en las pendientes fuertes, en las carreteras resbaladizas y con curvas cubiertas, en los sitios estrechos y en tiempo de niebla y de noche.

Los camiones marcharán por el costado derecho de la carretera, en todo lo que su firme lo permita, y en columna de a uno, debiendo, donde el camino sea suficientemente ancho, dar paso a los automóviles ligeros; los ayudantes velarán por ello, avisando al conductor cuando sea preciso arrimarse bien a la derecha.

(Cuando la anchura del firme no es suficiente y las columnas automóviles para cruzarse tienen que arrimarse a su costado hasta utilizar los andenes, se estropean éstos muy pronto con un tráfico intenso, de modo que llega a hacerse difícil el volver al firme los camiones; en este caso, deben señalarse lugares de cruzamiento si no ha sido posible prever itinerarios diferentes para las columnas que marchan en opuesta dirección.)

(Los carruajes de tracción animal y las tropas deben dejar libre el lado mejor de la carretera para las columnas automóviles que las encuentren o adelanten. Si dos columnas automóviles se encuentran en camino estrecho y difícil deberán hacer alto previamente, para pasarse una a otra.)

(Los conductores de camiones automóviles no adelantarán nunca a otro camión en marcha dentro de la columna.)

El enlace dentro de la columna se regula desde la cabeza de la misma. Si las distancias aumentan demasiado, los carruajes de cabeza deben reducir su marcha hasta que los que vayan detrás cierren a la distancia debida. Los jefes de pelotón y los ayudantes deben, para ello, mirar frecuentemente a los carruajes que sigan al suyo.

Convendrá detener de cuando en cuando la columna para concentrarla, y también en ocasiones exigir la concentración constante dentro de los pelotones, dejando a sus jefes cierta elasticidad para conservar durante la marcha el enlace de toda la columna.

× Por la necesidad de ocultarse de los aviones enemigos, los carruajes automóviles marchan frecuentemente de noche, debiendo, por tanto, ejercitarse en ello.

En tanto lo permita la situación táctica y la actividad de la Aviación enemiga, conviene utilizar los reflectores en las marchas de noche para hacerlas menos fatigosas y lentas.

Si es indispensable el marchar de noche sin luces, de-

ben tenerse en cuenta las siguientes reglas: Disminuir la velocidad conforme al estado del camino y a la obscuridad; marchar bien arrimado a un lado de la carretera; concentrar bien la columna de carruajes, para impedir que haga mucha cola; esto exige extrema atención de los conductores, para que no alcancen al carruaje que les precede. Convendrá: marcar el testero posterior de los carruajes con pintura blanca o fosforescente, para facilitar el mantenimiento de las distancias, y detener la columna para concentrarla, cuando las distancias se hayan agrandado excesivamente; todas las órdenes y partes deben transmitirse con gran rapidez, y si es preciso verbalmente de carruaje a carruaje.

La marcha de noche de una columna automóvil puede facilitarse y acelerarse bastante si el carruaje de cabeza ilumina la carretera inmediatamente delante de sí con un faro, dispuesto de modo que impida toda proyección de la luz hacia arriba.

222.—En aquellos transportes en los que por la naturaleza del suelo o cualquier otra circunstancia requieran el empleo de tractores, han de seguirse, en general, las reglas indicadas para conducir camiones, si bien cuando el vehículo remolcado se una al remolcador por una conducción flexible (cable, cuerda, etc.), y provisto, por tanto, aquél de una dirección, el encargado de la misma ha de procurar: mantener ligeramente tendido el remolque, accionando convenientemente el freno de mano; atender constantemente a la dirección, y sobre todo, en los cambios de ésta, describir curvas muy abiertas para evitar que su carruaje se eche encima del otro. Por su parte, el del carruaje remolcador ha de prevenir al conductor del remolcado todos los cambios de velocidad y hacer éstos despacio, evitando posibles roturas del remolque, especialmente al iniciar la marcha; mantendrá regularidad en ésta, y en los cambios de dirección ha de disminuir cuanto sea factible la velocidad, especialmente en aquellos que deban ser efectuados a la derecha, y siempre describiendo curvas de mucho radio.

Si se trata de conducción rígida, en este caso el respectivo Reglamento marca las normas a que debe subordinarse la maniobra y el personal encargado de efectuarla.

223.—*Altos.*—En la orden de marcha del convoy incluirá su Comandante las prescripciones para los altos, intercalando en la marcha los que, según las circunstancias y las condiciones del camino, sean precisos para

concentrar la columna de carruajes, engrasar los motores, renovar el agua de los radiadores, etc.; con estos altos se combinarán los necesarios para proporcionar descanso al personal y ocasión de revisar los vehículos y carga que deben efectuarse, aproximadamente, después de los diez kilómetros de recorrido el primero, y los siguientes después de cada 30 kilómetros más.

En los altos se utilizan, para cubrirse de la observación aérea, las líneas de árboles, las sombras de edificios o bosques de fácil acceso; teniendo siempre en cuenta la facilidad de reanudar la marcha rápidamente; dentro de esas condiciones primordiales, se concentrará la columna todo lo posible, entera, o por grupos, o pelotones.

224.—Dificultades de marcha.—Como regla general, se tendrá presente que, dada la velocidad de marcha de los camiones automóviles, ocurrirá muy frecuentemente que sea más breve y sencillo evitar mediante algún rodeo las dificultades de la carretera seguida que tratar de vencer los obstáculos que se presenten.

El Oficial o clase encargado del reconocimiento del camino decidirá o propondrá, según las instrucciones que tenga, lo más conveniente en cada caso, comunicando al Comandante del convoy las novedades que haya del modo más rápido posible, o dejando plantones en los puntos más convenientes para indicar variaciones de itinerario, etc., que después han de ser recogidas por la columna. Cuando lo más expedito sea remover algún obstáculo del camino o preparar el paso del convoy o colocar indicaciones de alguna clase, lo hará pidiendo auxilio a las autoridades militares o locales, o requiriendo paisanos, herramientas, material, etc. Lo esencial de su misión es evitar a la columna de carruajes, en lo posible, el que tenga que vencer obstáculos que retienen su marcha, y si éstos no pueden eludirse, el preparar medios de salvarlos lo más pronto posible y el prevenirlos a tiempo.

225.—Subidas.—En las pendientes muy fuertes deben aumentarse las distancias entre los carruajes y al principiar la subida se soltará el ancla; el hacerlo cuando el vehículo empieza ya a retroceder es, en la mayor parte de los casos, inútil y puede dar lugar a accidentes desgraciados; después de subida la pendiente debe recogerse el ancla para evitar que se desgaste innecesariamente.

Cuando además de la subida fuerte esté la carretera resbaladiza, helada o nevada, deben colocarse las ca-

denas antideslizantes en las ruedas motoras para evitar que el carruaje patine. La cadena debe arrollarse en hélice, al objeto de que siempre haya una parte de ella apoyada en tierra, y quedar lo suficientemente floja para que se pueda pasar una mano entre la cadena y la rueda, evitando de este modo el deterioro del bandaje; tan pronto como dejen de ser necesarias las cadenas, se quitarán para no dañar a los bandajes ni a las carreteras.

En el caso de tener que llevar algún vehículo remolcado, con el fin de aumentar el rozamiento de las ruedas motoras del carruaje tractor, evitando al mismo tiempo que resbalen, podrá convenir el sobrecargar éste con parte del contenido del remolcado. En tal situación debe caminar con cuidado, porque habiéndose sobrecargado el camión tractor, los choques, en marcha rápida, podrán exceder de la resistencia de su chasis.

226.—Bajadas.—Las cuestas muy pendientes, difíciles o de muchas curvas, y más si la carretera está resbaladiza, helada o nevada, deben bajarse, después de aumentadas las distancias entre los carruajes, lentamente y con cuidado; con esta condición proporcionan garantía de seguridad los bandajes macizos; la velocidad ha de disminuirse ya en lo alto de la pendiente.

Los carruajes no han de bajar nunca las cuestas desembragados; en las muy pendientes deberá frenarse lo que sea posible con el motor, después de retrasar el encendido y cerrar los gases o dejarlos abiertos en la cantidad indispensable para el mantenimiento de la máxima velocidad a desarrollar en la cuesta, con el menor deslizamiento posible del vehículo; para reforzar el frenado con el motor, si es necesario, se emplearán los frenos del carruaje, usando en primer término el de mano, y de vez en cuando el de pie, teniendo cuidado de no calzar excesivamente las ruedas.

227.—Desfiladeros.—Los que existan en caminos que no estén guardados o vigilados serán objeto de reconocimiento.

El Oficial encargado de verificarlo ha de tener presente lo que indica el Reglamento respecto a la marcha de estas unidades. Tomará, además, las medidas que estime precisas para impedir el acceso al desfiladero de elementos de su columna, o de otra que marche en sentido contrario, y evitar así que se encuentren dentro de él. A tal fin, dispone se sitúen plantones a la entrada y salida; los primeros han de retirarse tan pronto regrese el citado Oficial, colocándose entonces un cartel

con las indicaciones del caso, y los segundos, en cuanto llegue a ellos la columna.

Si la importancia de ésta no permite el desplazamiento de un Oficial, efectuará lo indicado en el párrafo anterior una clase o agente de enlace.

228.—Pasos difíciles.—En las carreteras muy bombeadas y heladas, la dirección del carruaje puede ser difícil por el deslizamiento lateral de las ruedas delanteras; para evitarlo, deben arrollarse cadenas o cuerdas en estas ruedas.

Para marchar sobre nieve, hielo o terrenos gredosos, en que las ruedas motoras patinan, deben ir al lado de éstas individuos echando paletadas de arena en los sitios donde las ruedas no agarren; si esto no basta, se pasan cadenas por las llantas de aquéllas. Cuando la capa de nieve blanda excede de cuarenta centímetros, les falta a los motores la potencia suficiente para que el carruaje marche; si el trecho en que la nieve está acumulada en esta forma no es muy grande, se podrá abrir una pista para el paso de los vehículos.

Si se encuentra el camino cortado en trozas cortos o desfondado, se procurará, con medios propios o requisados, llenar las zanjas u hoyos con grava, arena, tierra, tablas, etc.

En los caminos que a consecuencia del tránsito de muchos carruajes de tracción animal o mecánica se hayan producido relejes profundos, deberá marcharse con precaución, siguiendo las roderas, si el carril del camión lo permite, teniendo cuidado en los sitios en que por resultar muy elevado el centro del carril en el camino haya riesgo de que los salientes de éste tropiecen o perjudique los elementos bajos del bastidor.

Los badenes se abordarán siempre perpendicularmente a su dirección y con lentitud, afianzando las manos sobre el volante y desembragando el motor.

Los convoyes que crucen una línea de ferrocarril deben aumentar las distancias entre los carruajes, y ningún camión debe empezar a atravesar la vía hasta que al otro lado quede espacio libre suficiente para que el camión pueda detenerse en él, en caso de que ocurra una interrupción a la cabeza del convoy. El jefe de cada pelotón es el responsable de que el paso del suyo se realice sin accidentes; deberá asegurarse de que el paso está franco antes de que cruce el primer vehículo y permanecer en dicho sitio hasta que haya cruzado el último, dispuesto a interrumpir el tránsito si algún tren se aproxima. Los convoyes no han de cruzar las líneas

férreas más que en los pasos señalados y sin estorbar las maniobras y circulación de trenes.

229.—Vados.—Para cruzarlos, debe tenderse un cable a través y pasar, al menos, el primer camión a brazo; los siguientes pueden pasar a brazo o remolcados por el primero desde la orilla opuesta; en ningún caso debe intentarse que atraviesen un vado los camiones de una columna con su propia fuerza, porque los primeros removerían el lecho del río, inutilizándolo para los siguientes; se procurará variar las pistas de paso.

230.—Puentes.—Los puentes que no ofrezcan garantía absoluta de seguridad deben pasarse con lentitud y separadamente cada vehículo. Los poco resistentes han de evitarse dando el rodeo que sea necesario, caso de que no puedan reforzarse convenientemente por personal técnico. En algunas circunstancias convendrá pasar estos puentes con media carga, reconstituyendo la columna en lugar próximo conveniente.

231.—Medias vueltas.—Nada entorpece tanto la circulación general como el ordenar la *media vuelta* a las formaciones con material automóvil. El jefe de éstas ha de evitarlo, incluso con aumento de jornada; solo en caso de extrema necesidad lo dispondrá, no sin antes tomar cuantas medidas acorten el tiempo preciso para la maniobra, hacer estudio previo de los lugares que la faciliten y marcar taxativamente las distancias a que deban situarse los carruajes de la rama que va y los de la que regresa.

232.—Averías en los carruajes.—Marchando reunido el convoy, si algún vehículo tiene que detenerse por avería, toda la columna hace alto, a menos que especialmente se haya ordenado lo contrario. El cierra filas general o el motociclista de enlace comunica inmediatamente la novedad al Jefe del convoy, quien determina, conforme a su misión y situación, si ha de repartirse la carga del camión averiado entre los demás, remolcarse éste o reparar la avería en el terreno.

Si el carruaje en cuestión ha de quedar por algún tiempo en la carretera, se dispondrá de modo que no estorbe el paso del tráfico. Los obreros disponibles y el camión taller se utilizan para la reparación, dándose al cierra filas general las órdenes precisas para la reincorporación del carruaje detenido.

Cuando la columna vaya dividida en grupos de marcha, se detiene solo el camión averiado; el jefe de éste decide lo que ha de hacerse, y da parte al del convoy.

Cuando la situación y la misión de la columna no

permiten que éste se detenga por averías de carruajes aislados, el Jefe ordenará, antes de emprender la marcha, que los vehículos averiados sean adelantados por los demás. Se dará inmeditamente cuenta al Comandante del convoy de los carruajes así detenidos.

Si marchan varias columnas juntas o se transportan tropas en los camiones, se adelantarán, normalmente, los carruajes averiados.

233.—Cruce de localidades.—Requiere un estudio previo para determinar las vías más anchas, a ser posible, que por ellas no circulen tranvías, y señalar los itinerarios más favorables.

El Jefe de la columna dispondrá, como complemento, que el recorrido sea jalonado; que las distancias entre los carruajes y las fracciones se acorten, para lo cual podrá ordenar hacer alto a ésta a la entrada de la localidad; que la velocidad se modere, regulándola por la marcha de soldados a pie; que efectuado el cruce, vuelva a hacerse nuevamente alto para reconstruir la formación, y, finalmente, cuanto fuera de aplicación de lo indicado para el paso de desfiladeros, extensivo a las vías estrechas de corriente única de circulación; no olvidando los cruces que pudieran tener éstas para colocar aquellos plantones que impidan la entrada a vehículos que llegaran por otro camino que no fuera el utilizado por la columna.

234.—Cruce de columnas.—Tratándose de caminos de libre circulación, el Jefe de una columna de automóviles cederá el paso a la que llegue antes que la suya, por su derecha, al lugar del cruce. De todos modos, de no estar dispuesto otra cosa, un Oficial cuidará de que, alternativamente, pasen las unidades de cada una de ellas.

235.—Estacionamiento.—Las formas de estacionamiento son las mismas que las indicadas para otras fuerzas.

La elección de los lugares para el acantonamiento de las unidades de automóviles debe hacerse a base de que tengan fácil acceso, suelo resistente, no entorpecer la circulación y contar con agua en abundancia.

La preparación del acantonamiento se hará por un Oficial aposentador, que con la debida anticipación reconoce y fija los emplazamientos de los garages o parques, procurando reunan las condiciones apuntadas en el párrafo anterior, y las de proximidad, en otro caso, a pozos, fuentes, arroyos, etc.; evitará la elección de praderas y terrenos movedizos y los que no tengan ancho suficiente, determinará el lugar de aparque de los camiones que lleven esencia o aceite, y si es preciso efec-

tuar suministro, marcará lugar a propósito; fraccionará la columna en grupos para su alojamiento, procurando guardar cierta relación con el contenido de cada vehículo y fracción a que corresponda; los carruajes que conduzcan municiones, materias explosivas o inflamables, han de ocupar sitio alejado de todo material y de edificios; y no debe olvidar, encontrándose el acantonamiento dentro del radio de la Aviación, la acción de ésta, lo que hará preciso colocar todo el material a cubierto y diseminado, e investigar los elementos que puede hallar en la localidad para el enmascaramiento, con arreglo a los preceptos del respectivo Reglamento, caso de que no estuviera organizado el servicio.

De existir comisión aposentadora, el citado Oficial cumplimentará cuantas órdenes e instrucciones le sean comunicadas.

Todo cuanto observe en el reconocimiento, y sin olvidar el sentido de la circulación, lo reseñará en un ligero croquis, que ha de enregar al Comandante de la columna o convoy cuando éste se adelante a las fuerzas para reconocer por su parte el acantonamiento, disponer el orden en que se ha de verificar éste y señalar el punto o puntos de dislocación, circunstancia muy importante para descongestionar la circulación a la entrada de aquél, así como la de que el citado aposentador coloque jalonadores para orientar a las fuerzas.

Cuando los carruajes deban ser aparcados en lugares improvisados, se cumplimentará cuanto previene el «Reglamento de organización y preparación del terreno», referente a disimularlos de la mejor manera posible, a establecer caminos entre los diferentes grupos, a evitar estancamientos de toda clase de aguas, a prevenirse contra los riesgos de incendios, disponiendo montones de arena o tierra cerca de cada fracción, y a construir trincheras y abrigos contra los probables ataques de la Aviación.

Si por llegar tarde al acantonamiento, o por cualquier otra causa, fuera preciso que el convoy quedara sobre la carretera, el Comandante del mismo dispondrá lo necesario para que el material no embarace las entradas de los edificios que pudieran existir sobre ésta, teniendo igual cuidado por lo que se relaciona con las curvas y obras de fábrica. De todas maneras, por medio de plantones o linternas, según los casos, colocados a la cabeza y a la cola, se indicará la existencia de la columna a los elementos que circulen por la citada vía.

En cuanto a las formas de aparque, seguridad de

la carga, alojamiento del personal, etc., se tendrá presente lo prevenido para las compañías montadas y sea de aplicación.

CAPITULO XVII

ORGANIZACIÓN Y CONDUCCIÓN DE CONVOYES AUXILIARES Y EVENTUALES.

Principios generales.

236.—Estos convoyes se forman, bien para reforzar las columnas de transporte de Intendencia, que orgánicamente forman parte de las grandes unidades, bien para prolongar su radio de acción, cuando las distancias entre el ferrocarril y las tropas excede de aquél, o para el servicio de constitución y traslado de almacenes o acarreos entre éstos y el ferrocarril, y transporte de los productos de la explotación local a los almacenes donde se han de concentrar. Con esta clase de convoyes pueden sustituirse también los normales de Intendencia, antes citados, y que, por la condición del terreno y clima, en todo o parte del teatro de operaciones, no pueden utilizarse.

Los convoyes auxiliares tienen un carácter de permanencia que exige darles una organización similar a la de los que orgánicamente forman parte de las grandes unidades: los eventuales son más bien trasitorios, creándose cuando son precisos y disolviéndolos cuando desaparece la causa que los motiva; las reglas para su organización y servicio son las mismas que se indican para los convoyes auxiliares, en cuanto lo permiten los elementos que los constituyen.

Sirven de base para la organización de estos convoyes unidades de reserva de tropas de Intendencia, integradas por cuadros de Oficiales y obreros militares filiados o contratados, análogos a los de las formaciones activas, y un número de individuos de tropa variable; éste puede llegar a ser el total de la formación cuando los convoyes auxiliares hayan de actuar en concurrencia e iguales circunstancias que los organizados permanentemente; y puede también ser el indispensable para lograr la disciplina, orden y seguridad del convoy, cuando el propósito de la organización de éste sea el utilizar, en teatros de guerra especiales, elementos de transportes que no estén previstos en la organización

militar o que, aun siendo medios análogos a los empleados normalmente, se quieran aprovechar los recursos locales, requisando juntamente con los vehículos y el ganado sus conductores.

La unidad normal en los convoyes auxiliares es la compañía, con una capacidad de carga igual a la de las compañías de viveres divisionarias. En los convoyes eventuales es variable, conforme a las diversas necesidades que han de satisfacer.

El personal paisano que forma parte de estos convoyes y el ganado, si se aleja del punto de su habitual residencia en límite que no puedan atender en él a su subsistencia, son racionados en igual forma que las tropas. En teatros de guerra donde hayan de organizarse los convoyes con personal indígena y con carácter permanente, habrá que contratarlo, y en algunos casos convendrá efectuarlo mediante los capataces de las escuadrillas, y racionarlos colectivamente, conforme a su alimentación habitual y al del ganado, vigilando constantemente que el pago y el racionamiento se efectúen de modo que, por deficiencias de la distribución, no padezca la eficacia del convoy.

Los cuadros militares han de celar por el mantenimiento de la disciplina del personal paisano e indígena, cuidando especialmente de evitar las deserciones, de que el ganado y vehículos se conserven debidamente y que ni en la carga y descarga, durante el transporte, se produzcan deterioros y pérdidas del material, por descuido o robo.

Material, ganado y encuadramiento de los convoyes de carros.

237.—Los preceptos que siguen se refieren a los convoyes auxiliares permanentes, a los que es preciso poner en condiciones de prestar servicio inmediatamente, amoldándolos a las necesidades militares.

En principio, se obtienen los carros, atalajes y ganado por requisición, conforme al Reglamento correspondiente.

El material de cada compañía deberá ser homogéneo, tanto en lo que se refiere al tipo de vehículo y atalaje, como a la capacidad de carga.

Los carros requisados deberán reconocerse, antes de ponerlos en servicio, por los obreros de la unidad, o requiriendo el auxilio de paisanos. El omitir este recono-

cimiento y no hacer las reparaciones indispensables en material que, aunque de momento esté útil, no pueda resistir el continuo trabajo de los convoyes, será a veces causa de dificultar gravemente el servicio.

Las piezas de madera se reconocen golpeándolas con un martillo pequeño, y comparando el sonido claro que da la madera sana, con el más o menos sordo de la averiada; y también sacando con un formón alguna viruta de donde se sospeche pueda estar dañada, en cuyo caso la viruta se desmenuzará en lugar de rizarse.

Para conocer si el daño es profundo, deberá utilizarse un punzón o lezna, fijándose en la resistencia que la madera ofrece. La dirección y profundidad de las rajaduras en las maderas se investigarán introduciendo por ellas un muelle de reloj o lámina muy flexible de acero. .

La madera se pudre más frecuentemente en los sitios donde va herrada o donde la atraviesan los pernos, especialmente los verticales, y también en las ensambladuras y espigas; estos sitios deben mirarse con especial cuidado, desechando las piezas que aparezcan podridas o quebradizas. Se desecharán también las atacadas de carcoma.

Las piezas de madera pueden hallarse inútiles por estar rotas, o con rajaduras que se extienden por todo su grueso, en el sentido que deben ofrecer la mayor resistencia, y también las paredes de la caja, cuando tienen roturas o faltas que permiten la entrada del agua o que no garantizan la seguridad de la carga.

Las hendiduras que no perjudican esencialmente la resistencia, pueden cerrarse apretando los tornillos del herraje, y si esto no es suficiente, tapándolas o acuñándolas. Las cuñas se encolarán bien antes de pegarse.

No hay inconveniente en tapar con tacos de madera los nudos saltados o los agujeros pequeños, en los sitios donde haya habido herraje, siempre que el resto de la madera esté sana.

Los tornillos del herraje que estén flojos y no puedan apretarse más, se sustituirán por otros más largos y fuertes.

Cuando los agujeros para los pernos y tornillos estén holgados, deberán ponerse tacos previamente encolados, taladrándolos después. Los lugares donde la madera haya sufrido muchos golpes es conveniente alisarlos, quitando las astillas y renovando la pintura para evitar que se pudran.

Debe atenderse principalmente a que los herrajes estén bien sentados y apretados los tornillos correspon-

dientes, porque si no se hace así se producen hendiduras perjudiciales y la madera se pudre. Todas las armaduras y piezas sueltas de hierro rotas o gastadas, que no puedan arreglarse soldándolas o empalmándolas, deben renovarse. Los herrajes que al reconocerlos golpeando con el martillo se advierta que están flojos, deben sentarse bien, apretando los tornillos, después de repasar las roscas de éstos; los que estén torcidos se levantarán y enderezarán debidamente.

Al colocar herrajes o tornillos nuevos, deberán pintarse con minio las superficies en contacto, tanto en el hierro como en la madera.

La mayoría de los carros requisados deberán completarse para adaptarlos a los transportes militares, y convendrá dotarlos también de algunos efectos. Será preciso, por punto general: entablar los costados y testeros de la caja o ampliarlos o recomponerlos; adaptar un cajón para guardar los accesorios del carruaje, dotarlos de un toldo impermeable para protección de la carga, con medios de sujeción al vehículo; preparar un medio de cerrar con seguridad la caja del carruaje (candados, cadena de seguridad y argollas para el candado) y un asiento para el conductor, en caso de que en el vehículo o en las adiciones hechas no haya sitio apropiado para que el conductor guíe desde el carruaje; adaptarlos un freno, galga o rastra; en los carruajes con rastra habrá que comprobar la longitud necesaria de la cadena y disponer la rastra de tal modo que cuando vaya colgada no golpee ninguna pieza del carro; dotarlos de una chapa de lata con la indicación de la unidad a que el carro pertenece y su número en ella, y de otra chapa negra para anotar la carga del carro; las dos chapas han de ir al costado izquierdo del carro; proveer los siguientes efectos: un recipiente para grasa de carro de capacidad de un kilogramo; diez cuerdas de cáñamo de 2'50 a 3 metros de largo; un saco para pienso de unos 100 kilogramos; un farol de mano o linterna, y un cubo para agua, de madera o hierro galvanizado.

Los atalajes para los convoyes auxiliares deberán también reconocerse antes de ser puestos en servicio, reparándolos en lo que sea necesario y ajustándolos al ganado que ha de usarlos.

El reconocimiento ha de referirse a los puntos siguientes: las piezas de cuero no deben estar demasiado usadas, endurecidas ni que hayan quedado tan secas que resulten fácilmente quebradizas. Si al doblar el cuero aparecen aberturas superficiales, pero que muestran que el

interior está sano, las piezas pueden utilizarse para el servicio militar.

Los elementos de cuero que estén unidos a otros de hierro, han de examinarse para observar si ofrecen averías motivadas por el óxido de este metal, y que los puntos de las hebillas no se han corrido.

Las piezas de hierro de los atalajes no deben estar torcidas, ni los tornillos y remachaduras flojos, especialmente en los bocados, filetes y serretas; se examinarán detenidamente, sobre todo, aquellas partes que puedan dañar al ganado o esenciales para su uso.

Es también importante el observar que no haya arrugas y costuras en la parte inferior de los collerones, en las pecheras y sus caídas, así como en el interior de la retranca, desechándose las que las tengan. El relleno de los collerones y caídas de pechera debe estar bien repartido, y no ser excesivamente duro; los tirantes, flexibles y no retorcidos, y el material, cuero y cuerda, sano.

Las piezas de cuero que estén excesivamente endurecidas, se engrasarán antes de ponerlas en uso.

Reconocidos los atalajes y reparadas las faltas que tengan, deberá, en primer lugar, atalajarse el ganado que en la requisición se ha obtenido con sus propios arneses, y después clasificarse el resto de las piezas, conforme a su tamaño, para asignarlas a aquel que se hubiera requisado sin atalajar.

Es muy importante conseguir desde el primer momento que a cada animal se asigne un atalaje que le vaya bien, y evitar así levantes y rozaduras que puedan inutilizarlo. El mejor modo es probar los atalajes, enganchando el ganado a los carros, y así se ve cómo sienta, tanto parados como en marcha; si hay ocasión, podrá hacerse una marcha de prueba con este fin. Una vez visto que el atalaje conviene al animal respectivo, se procederá a marcarlo, de un modo sencillo, pero permanente, con el número que se le hubiera asignado en la unidad que se organiza; también es de utilidad el señalar con bramante fino los agujeros de las correas que han de hebillarse.

El ganado recibido de los puntos de concentración, será reconocido por el personal veterinario de la unidad que se constituye, respecto a su estado sanitario y el del herraje, atendiendo especialmente a la posibilidad de que algunos animales hayan podido adquirir alguna enfermedad contagiosa en los lugares de concentración, reseñándolo después y marcándolo a fuego, en la tabla izquierda

del cuello, con números correlativos dentro de la unidad y una señal distintiva de ésta.

Es indispensable obtener, lo antes posible, una dotación de herraje de reserva a propósito para el ganado recibido.

Seguidamente se procederá a asignar al ganado los efectos de equipo y limpieza reglamentarios, complementarios de los que traigan al ser requisados, o a lo menos los más indispensables, dotándose de una bruza o cepillo fuerte de raíces por cada pareja de tiro.

La formación de los tiros requiere el mayor cuidado y ha de hacerse teniendo presente la clase de vehículos que han de atalajarse y la doma que por su servicio anterior haya podido recibir el ganado.

El encuadramiento de estos convoyes se hará de igual modo que el de las unidades activas, dividiendo las compañías en secciones con personal, ganado y material permanentemente afecto y constituyendo grupos de marcha y pelotones para el servicio.

El personal perfeccionará su instrucción, si se trata de reservistas, o aprenderá lo esencial de sus obligaciones, si las unidades se constituyen con individuos contratados. Desde el primer momento ha de mantenerse una severa disciplina, contribuyendo a conseguir este importantísimo objeto la vigilancia estricta de la ejecución de las órdenes que se dicten.

Si a los individuos contratados no se les dota de alguna prenda de uniforme, deberá proporcionárseles un brazal u otro distintivo con indicación de la unidad a que pertenecen, que llevarán constantemente.

Una vez completada la organización de las unidades o fracciones de éstas, se efectuarán ejercicios de marcha diariamente, hasta el momento en que hayan de prestar el servicio de campaña, aumentando progresivamente el esfuerzo, tanto en distancia recorrida como en carga transportada. Estos ejercicios deben proporcionar ocasión para acostumar al ganado al tiro y probar los atalajes.

En los convoyes eventuales, las operaciones previas hasta su puesta en servicio quedan reducidas a la distribución en grupos de marcha y el señalamiento de Oficiales y clases o soldados para mandarlos, sustituyéndose éstos, si es preciso, por un conductor en cada grupo, a quien se hará responsable del cumplimiento de las órdenes que se le den. Únicamente en caso de que los conductores no sean los dueños o encargados de los carros y ganado, será preciso marcar la procedencia de

éstos, para poderlos restituir cuando no sean necesarios.

Como la eficiencia de estos convoyes depende, en gran parte, de que se mantenga una severa disciplina de marcha y que se eviten las pérdidas y mermas del material transportado, es indispensable asignarles el posible número de clases e individuos de tropa montados para la vigilancia, tanto en la marcha como en los relevos, transbordos y en los acantonamientos, sujetándose, en cuanto sea factible, a las reglas dictadas, en general, para la conducción de convoyes.

Material, ganado y encuadramiento de los convoyes a lomo

238.—Se tendrán presentes, para aplicarlos por analogía a estos convoyes, los preceptos referentes a los de carros y las prevenciones siguientes:

Los bastes y albardas requisados deben reconocerse, principalmente respecto al estado de su relleno, completando el deficiente, al mismo tiempo que se amolda cada baste al mulo que ha de usarlo. Esta operación ha de hacerse con todo cuidado, corrigiendo en las primeras marchas con carga las deficiencias, para evitar lesiones que inutilizan al ganado, a veces por largo tiempo.

En los transportes a lomo, civiles, la carga no va colgada de ganchos en los bastes, sino balanceada; hay que prevenir una dotación de cuerda de buena calidad, a razón de una cuerda de sobrecarga de 15 m. y otra de suspensión por cada carga.

Si el ganado por su conformación reúne buenas condiciones para el servicio de montaña, es fácil habituarlo a él; aunque no provenga de regiones montañosas, que siempre es preferible, no deben asignarse a estos convoyes mulos cuyo lomo y cascotes los hagan inapropiados para la carga y marcha por terrenos ásperos. El reconocimiento y provisión de herraje es de la mayor importancia.

Los conductores deben ser, ante todo, aptos para las marchas penosas y acostumbrados a tratar el ganado; si por su instrucción militar u oficio anterior no han aprendido a atar las cargas, se les enseñará a hacerlo desde el primer momento.

Convoyes diversos: De carretas, de camellos, de burros, etc.

239.—*Convoyes de carretas.*—Los convoyes de carretas de bueyes se organizan para utilizar los recursos

locales en los transportes militares en terrenos donde la condición de los caminos no permiten que circulen vehículos de otra clase, y también cuando haya dificultades para obtener el ganado mular o caballar. Estos convoyes sirven solo para el transporte lento, y son más apropiados para el de cargas pesadas; únicamente por excepción convendrá destinarlos al inmediato abastecimiento de las unidades combatientes.

En general, se requisará el ganado con sus atalajes, porque es difícil acostumbrarlo a distinto modo de tracción. Los bueyes atalajados con el yugo sobre el testuz, deben llevar amarrado aquél a los cuernos fuertemente, para que no se mueva; este atalaje es el más conveniente para ganado de cuello corto y recto con músculos cervicales bien desarrollados. El atalaje de yugo apoyado sobre la cruz se emplea para las razas de bueyes que tienen la cabeza y el cuello inclinado hacia abajo, de modo que las ramas del doble yugo, por intermedio de un relleno, asienten bien en la cruz.

Debe atenderse a que los conductores atalajen bien el ganado para evitar rozaduras y levantes que lo inutilicen, haciendo que los yugos se apoyen por igual sobre el testuz o por delante de la cruz.

Las carretas deben requisarse, si es posible, con su pareja de bueyes, y proveerse de un freno o galga, porque con la forma usual de atalaje es muy difícil detenerlos en las pendientes. Conviene que el freno pueda manejarse por el conductor durante la marcha, por el lado izquierdo de la carreta.

Para conductores deben elegirse individuos que estén acostumbrados al manejo de estos animales, instruyéndolos si no en la manera de ser y rendimiento de los mismos. Los bueyes han de manejarse con calma, pues de lo contrario, se vuelven indómitos y terminan por plantarse. Debe evitarse el pedirles esfuerzos excesivos y no castigarlos, animándolos principalmente con la voz. El conductor, para engancharlos, los dirige de atrás hacia adelante. En las marchas, ordinariamente, y siempre en las cuestas abajo, camina el conductor delante de su carro, guiándolo y deteniéndolo a la voz, y solo en caso de necesidad, utilizando la vara o la pértiga.

Para los convoyes se emplearán preferentemente bueyes de más de cuatro años, fuertes y acostumbrados al tiro; éste se realiza mejor cuando la pareja está formada por animales de igual fuerza y temperamento. Cuando los bueyes se paran durante la marcha, es conveniente darles un momento de reposo; en la mayor

parte de los casos, ellos mismos vuelven a emprender en seguida la marcha.

Cuando los convoyes se organizan permanentemente, debe tratarse de acostumbrarlos a una marcha tranquila y regular. Para ello se colocará en cabeza de la columna una carreta con un conductor que conozca bien el ganado que lleva y que marche a un paso normal. No conviene hostigar a los bueyes para que aumenten la velocidad, porque esto los cansa y los intranquiliza fácilmente. Convendrá también el que no se cambien los conductores en lo posible, y evitar que marchen unidos vehículos atalajados con mulos y con bueyes.

La jornada diaria de un convoy de carretas, bien organizado, puede ser de 20 a 25 kilómetros, y en condiciones favorables hasta 30. No es conveniente prolongarla más, dado que este animal, sin mostrar previamente indicación alguna de cansancio, termina por echarse de pronto y es imposible el volverle a hacer andar.

La partida del convoy debe efectuarse lo más temprano posible en tiempo caluroso; la velocidad máxima es de cuatro kilómetros por hora y debe darse después de una hora de marcha un descanso de diez minutos. Ha de intercalarse un alto largo para que el ganado rumie, y hacerse que la marcha termine, si es posible, en forma que en las horas de calor descanse el ganado. La distancia entre la zaga de una carreta y el tiro de la siguiente será de tres a cuatro pasos; pero no ha de exigirse el estricto cumplimiento de esta regla.

Durante los altos deben revisarse las pezuñas, quitando los cuerpos extraños que se hayan introducido; engrasándose las rozaduras y heridas producidas por el atalaje.

En los altos largos para rumiar, debe dejarse al ganado que se eche, quitándole los yugos o no, según su costumbre, y si el descanso se hace en la carretera, deberá evitarse el que la obstruya. Estos altos no se harán en terrenos muy húmedos.

El buey, por la disposición de su aparato digestivo, necesita una alimentación voluminosa, y si el trabajo no es muy grande puede nutrirse exclusivamente con paja, heno y forrajes; en trabajos fuertes debe dársele tubérculos y raíces, así como pienso seco mezclado con paja. El pienso no nutre al buey más que si tiene tiempo para rumiar; para ello necesita una hora cada vez, durante la cual no debe trabajar; esta operación la hace unas cuantas horas después de haber empezado

a comer el pienso y puede retrasarla hasta unas seis. Si no se le da tiempo para rumiar se les produce meteo-rismo y graves enfermedades, que ocasionan muchas bajas.

Los piensos deben darse con puntualidad y dos veces al día: uno a la mañana antes de emprender la marcha y otro por la tarde, y necesitan, por lo menos, dos horas cada vez para comerlo; si es posible, conviene darles tres horas.

Si es preciso cambiar el pienso habitual de este ganado, se hará paulatinamente, e igualmente el aumento de ración para evitar enfermedades. Les es necesario también el beber en cantidad y con frecuencia, incluso durante la marcha. Debe abrevarse antes del trabajo y después del término de la jornada, así como al terminar cada pienso.

Los bueyes que marchen con convoyes por carretera, deberán herrarse; es preciso para ello contar con herraduras especiales y utilizar un potro para sujeción del animal, porque de lo contrario, al levantarle la extremidad que ha de herrarse, es fácil se caiga e inutilice para el servicio.

Debe atenderse a la limpieza de los pesebres con todo cuidado, y limpiarse, también frecuentemente, los establos. Los bueyes mismos necesitan frecuente limpieza; pueden aprovecharse para ello las horas en que comen el pienso, pero no cuando están rumiando.

240.—*Convoyes de camellos.*—El uso del camello para el transporte a lomo se impone en los terrenos arenosos y en las estepas y en los pasos montañosos de determinados territorios, en los que no puede utilizarse otro medio de transporte. La experiencia ha demostrado que esta manera de transporte necesita una organización especial y conocimiento de las peculiares condiciones del camello, y que, siguiendo un procedimiento apropiado se obtienen tan buenos resultados como son desastrosos los que se sufren si se siguen procedimientos erróneos.

Son igualmente equivocadas las dos ideas corrientes de que el camello es un animal muy delicado, idea que pretende explicar las numerosas bajas habidas en estos convoyes, y la contraria, de que este animal puede resistir las mayores cargas y las marchas largas en todos los terrenos, con deficiente alimentación y bebida.

Organizados estos convoyes con camellos requisados o contratados y al cuidado de personal indígena, es preciso constituir cuadros suficientes de personal euro-

peo que vigile constantemente la limpieza, alimentación, abrevado y carga de los animales.

La limpieza de los camellos debe hacerse diariamente, utilizando bruzas y almohazas, sirviéndose de éstas para quitarles los insectos que les molestan; las bruzas han de ser muy ásperas y deben hacerse con cuerdas trenzadas y unidas con un mango de pletina. La limpieza ha de servir también para vigilar la aparición de enfermedades contagiosas de la piel, que requieren inmediato cuidado veterinario para evitar su propagación.

Puede fijarse la ración del camello en cinco kilogramos de pienso seco y cinco kilogramos de heno o paja. Como pienso seco se utiliza grano de cualquier clase, y es conveniente añadir de 30 a 40 gramos de sal a la ración. Si las condiciones de la marcha permiten que aprovechen los pastos, puede reducirse la ración a dos o tres kilogramos de grano.

Los camellos están acostumbrados normalmente a beber dos o tres veces al día, y para que lo hagan con menos frecuencia es necesario entrenarlos progresivamente; así puede conseguirse que resistan bien tres días sin beber; pero este plazo no debe prolongarse sin que exista verdadera necesidad militar. En los convoyes en marcha se les dará agua después de terminada la jornada, hasta que se sacien, si es posible; en los estacionamientos, para acostumbrarlos a no beber, no se les dará más que cada tres días; pero cuando se vea que empiezan a desmerecer, abrevarán cada dos días, y aun diariamente si es preciso. En los vivaques, que deben emplazarse orientados al Sur y en invierno protegidos del viento, se dejarán espacios entre las líneas de camellos, tanto para evitar el contagio de enfermedades como para que no se hieran riñendo; en todo caso, los camellos reñidores y los machos en la época del celo, deben amarrarse aislados.

El transporte en camellos necesita un baste especial, formado por dos fustes de madera, unidos por dos barras de madera y por dos o cuatro tablas de carga, debajo de las cuales van cortezones de tela fuerte, protegidos con tela de saco para impedir que se deterioren con las cargas; los cortezones van rellenos de paja y provistos de cuerdas para atarlos a los fustes; también van amarradas las barras y tablas de carga.

El atalaje debe comprender cabezada especial de cuerda, pretal, tarria, cincha y dos cuerdas de carga.

El baste ha de evitar que el peso de las cargas descansen encima de la cruz, y los cortezones estarán rellenos

nos y dispuestos en forma que en el fuste quede por lo menos la anchura de una mano por encima de la cruz, impidiendo también que el peso recaiga en la joroba del animal y que le toque parte alguna de la carga. Todo este material debe ser muy fuerte, porque los camellos transportan cargas pesadas, y es frecuente el que se revuelquen.

Para cargar los camellos deben prepararse las cargas a su inmediación, en dos partes de igual peso, y colocar el animal entre ellas, obligándole a que se arrodille; los camellos indómitos deberán trabarse de las manos. Las cargas se amarran suspendiéndolas primeramente de las barras del baste, y después de sujetas por su lado se procede al atado de las dos medias cargas para asegurar su mayor fijeza.

Como en todos los transportes a lomo, han de emplearse solamente las cargas laterales; únicamente podrá cargarse como sobrecarga el equipo del conductor y las raciones de éste y del camello, para lo cual se dispondrán sobre el baste antes que aquéllas y de modo que todo quede amarrado con las cuerdas de éste.

La marcha ordinaria del camello por buen terreno es de cuatro kilómetros por hora, y la jornada media diaria de 24 kilómetros; puede forzarse la marcha, siempre de una manera excepcional hasta 30 ó 35 kilómetros, aumentando la duración de la jornada, pero sin acelerar el paso, porque esto les fatiga extraordinariamente y desequilibra las cargas. Debe hacerse un alto de cinco o diez minutos después de la primera hora de marcha, y altos de igual duración cada dos horas después. En caso de hacerse el alto largo durante la marcha y que no haya tiempo para descargar, se hará que los camellos se arrodillen.

Al término de la jornada debe descargarse el ganado y dejarlo libre para que pueda pacer; los bastes se quitarán una hora, a lo menos, después de descargados, viendo entonces si tienen heridas o levantes los animales; las bastes deben secarse y airearse al sol.

La marcha de los convoyes de camellos será, siempre que sea posible, fuera de los caminos, y en una formación de amplio frente, para facilitar la vigilancia; los conductores deben guiar, por punto general, dos camellos, llevándolos de frente, y si cada uno lleva a su cargo tres, el tercero irá atado detrás de uno de los otros dos; si marchan por camino que utilicen otros medios de transporte, llevarán los camellos uno detrás del otro, guiando el delantero.

El personal del cuadro militar debe vigilar incesantemente la marcha y las cargas, haciendo que los camellos mal cargados se detengan para corregir las faltas, incorporándose a la columna, pero sin trotar en ningún caso.

El personal de encuadramiento del convoy ha de marchar a los flancos del mismo, para evitar que el frente de marcha se extienda demasiado. A la cola del convoy marchará un cierra filas general, con un número de camellos de respeto, que puede calcularse en un 50 por 100 del efectivo, para poder tomar las cargas de los animales fatigados o que no estén en condiciones de continuar la marcha, si el jefe de grupo no ha resuelto esta dificultad con los medios de que dispone.

La totalidad del convoy se distribuye en grupos de 30 ó 40 camellos, poniéndose al frente de cada uno, bien un indígena montado de la misma tribu a la que pertenezcan los conductores, o un soldado o clase montada. Estos grupos se reúnen en secciones de unos 100 camellos al mando de una clase.

Los camellos en buen estado pueden cargar de 140 a 170 kilogramos en trabajo continuo; debiendo dárseles cada tres días de trabajo uno de reposo.

Es precisa una atención constante para discernir en ellos síntomas de fatiga o de enfermedad, y prácticamente, tan solo los indígenas pueden conocerlo; por eso es muy posible trabajarlos excesivamente sin darse cuenta de ello hasta que los convoyes se deshacen por el considerable número de bajas que repentinamente ocurren.

241.—Convoyes de burros.—Estos convoyes se emplean principalmente para transporte a lomo en senderos muy estrechos que no son a propósito para otra clase de animales; en estas condiciones pueden ofrecer ventajas por la seguridad de su marcha y por su sobriedad y docilidad; en cambio, tienen el inconveniente de la lentitud, no marchando más que a dos y medio a tres kilómetros por hora, y que para una determinada capacidad de carga son los convoyes mucho más largos que empleando mulos.

La carga útil del burro es de unos sesenta kilogramos, y debe dotársele de un baste análogo, aunque más pequeño que el corriente en el Ejército, o los bastes del país, tratándose, como ocurrirá normalmente, de convoyes de requisición.

Los convoyes de esta clase marchan guiados por un cierto número de conductores, que impiden que el ganado que marcha suelto se salga de los senderos o se detenga; por lo demás, el tratamiento de estos anima-

les y conducción de los convoyes se ajustan a los principios indicados para los mulos.

242.—*Convoyes de porteadores.*— Estos no deben emplearse más que cuando es imposible utilizar otro medio de transporte. La única ventaja de este sistema es que no requiere gastos iniciales, y que con facilidad cabe organizarlos y ponerlos en acción, pero tiene las desventajas de la pequeña carga transportada por cada uno, y la longitud de la columna, que es su consecuencia, la facilidad de que se produzca un pánico y la probabilidad de deserciones y negativas a trabajar cuando se utiliza, como es corriente, personal indígena. En ciertos países en que los senderos son muy estrechos para el ganado o donde éste no pueda subsistir, no habrá más remedio que emplearlo.

El peso que puede transportar cada porteador es de unos 20 kilogramos como máximo en terreno llano y 15 kilogramos en montaña, aumentando a éstos las raciones para dos días para aquél.

Los convoyes se organizan con cuadrillas de porteadores, de 20 a 30 hombres, con un capataz; deben existir en cada convoy un cuadro militar para mantener el orden y evitar que los conductores pierdan las cargas o las roben o deserten.

Los efectivos de estos convoyes deberán aumentarse con un 20 ó 25 por 100 de reserva para cubrir las bajas producidas por enfermedades, deserciones y accidentes de marcha.

CAPITULO XVIII

MOVIMIENTO DE LOS CONVOYES

243.—Los convoyes de Intendencia, tanto los de servicio de retaguardia como los parques divisionarios, son, principalmente, elementos de enlace entre el ferrocarril y los trenes regimentales, directamente o por intermedio de almacenes, encargados de reconstituir constantemente la ración diaria consumida; su carga constituye, además, una reserva móvil a disposición del mando, que suple transitoriamente la dificultad de enlace entre los diversos escalones. Donde los recursos locales permitan reconstituir los artículos entregados por los convoyes de Intendencia a los trenes regimentales, mediante adquisiciones o requisas, aquéllos recogen los artículos reunidos y los hacen avanzar, evitando los transportes desde más distancia a retaguardia.

Los movimientos de los convoyes, regulados por órdenes del mando, se sintetizan en marchas alternativas de va y ven de las unidades de Intendencia, desde los almacenes (normalmente, la estación de afianzamiento) hacia las tropas y viceversa; en su conjunto comprenden operaciones de carga en estaciones de ferrocarril, almacenes y puntos de reunión de artículos, los de trasbordo de carga de unas unidades a otras y de entrega en almacenes y operaciones de suministro. Si el frente se halla estabilizado, estas marchas y operaciones tienen la regularidad consiguiente a la fijeza relativa de su origen y término. Al cambiar de situación las tropas y al afectárselas nuevas estaciones y almacenes para su abastecimiento, se diversifica el movimiento alternativo de los convoyes.

La capacidad de carga de cada una de las compañías montadas que formen parte del parque móvil divisionario, es de un día de víveres sin pan ni carne, una ración de previsión y otra de cebada. La compañía de víveres automóvil del mismo parque, tiene capacidad para dos días de víveres sin pan ni carne, y dos de galleta de pienso, más un día de carne fresca en los automóviles especiales destinados a este artículo: todo ello para el efectivo de la división. La compañía de panadería cuenta con elementos para transportar los hornos de campaña de su dotación, que es suficiente para la elaboración de raciones de pan para el mismo efectivo, la harina necesaria para dos días, el agua de fabricación y el personal de la unidad; alternando con estos servicios y en los períodos en que la panadería se halla instalada, los mismos automóviles atienden al transporte de pan y al acarreo de la leña si no la hay en la inmediata proximidad del emplazamiento de la misma.

La carga que ha quedado indicada de las compañías de víveres no es constante, sino una carga tipo inicial y a la vez referencia del rendimiento de las unidades, cuando los restantes factores que influyen en él actúan normalmente. En la ejecución del servicio se amolda a las necesidades variables de los distintos suministros y a los recursos que puedan obtenerse de la explotación local, inmediatamente, por las unidades armadas y por los organismos de Intendencia, aparte de las modificaciones que imponen las circunstancias del camino, jornada y estado del ganado.

El principio fundamental que ha de regular su carga es que se hallen en condiciones de reponer inmediatamente, en unión de los recursos locales, una ración de

previsión o una normal, suministrándola a los trenes regimentales.

Las condiciones de empleo de las compañías montadas y de automóviles dependen, además de la situación estratégica y táctica, de las distancias entre las estaciones de abastecimiento y los puntos de contacto con los trenes regimentales y de la clase y estado de los caminos.

La jornada normal de los automóviles de transportes es de 80 kilómetros, que pueden aumentar tratándose de un corto número de vehículos o de circular por carreteras reservadas para este tránsito, y disminuir en caso de dificultades extraordinarias en el camino o de utilizarlo en concurrencia con tropas u otros elementos de transporte más lentos. La jornada diaria de las compañías montadas es de 25 a 30 kilómetros, que pueden prolongarse a 35 kilómetros, caso necesario: el imponer recorridos mayores a estos elementos es posible excepcionalmente; pero la continuidad de esfuerzos excesivos conduce rápidamente al deterioro del material por falta del debido entretenimiento y al agotamiento del ganado; el cuidado que uno y otro exige no es posible si falta al personal el descanso necesario por algún tiempo. Las compañías montadas pueden emplearse en toda clase de caminos, incluso en los que sirven de enlace de las heredades, y también campo a través: es factible también sigan a las tropas en los terrenos removidos por los proyectiles. Las compañías automóviles están prácticamente limitadas a las carreteras con firme bien entretenido; su empleo, en otro caso, tiene que evitarse, porque inutiliza en breve tiempo los carruajes.

En determinados teatros de operaciones es preciso un nuevo eslabón de enlace entre los citados organismos divisionarios de Intendencia y los trenes regimentales, para salvar los terrenos tan accidentados que no permiten el empleo de transporte rodado y obligan a sustituirlo por el a lomo. Las compañías de montaña cumplen esa función; pero su escaso rendimiento, en proporción al personal y ganado que necesitan, obligan a limitar su empleo a lo estrictamente indispensable, prolongando para ello todo lo posible los transportes rodados.

Las operaciones de suministro de los trenes regimentales deben efectuarse, en la proximidad del enemigo, durante la noche; a veces será preciso hacerlas después de bien avanzada ésta, para que toda la marcha de los trenes regimentales, desde su acantonamiento a los puntos de contacto, se haga protegida por la obscuridad.

Los enlaces de las compañías automóviles con las montadas tienen que determinarse en forma que se atienda, en primer término, a la posibilidad de efectuarse, como queda indicado, la de éstas con los trenes regimentales. Además de esta exigencia fundamental, hay que tener presente la limitación del rendimiento de cada elemento de transporte, distribuyendo los esfuerzos que han de realizarse en el conjunto de las operaciones, a fin de que no solo el trabajo se reparta con la equidad precisa para que unos elementos no resulten agotados mientras otros apenas prestan servicio, sino para que los llamados a rendir mayor esfuerzo, en caso de un cambio repentino de la situación, conserven el repuesto de energías indispensables para atender a esta necesidad eventual.

Es preciso, por tanto, regular los enlaces y contactos de los distintos escalones del servicio, formando un *plan de movimiento de los convoyes*, con el que dejando la latitud necesaria para que puedan tenerse en cuenta los accidentes y retrasos inevitables en la marcha de los mismos, sea posible prever, sin embargo, sus operaciones y la actuación que corresponde a los mencionados órganos y a los almacenes fijos y trenes regimentales durante un período de tiempo, cuya duración depende de la probabilidad de operaciones militares también previstas.

No siempre se cumplirán las previsiones del movimiento de convoyes, por las diversas variaciones que en la situación y necesidades se producen; pero convendrá más partir de un plan claramente expuesto y suficientemente detallado, aunque haya que modificarlo durante el curso de ejecución, que disponer los movimientos aisladamente y con riesgo de no haber tenido presente la situación y condiciones de los demás elementos que han de relacionarse con el que se maneje en el conjunto de la operación.

La necesidad de formar un *plan de movimiento de los medios de transportes*, no solo se refiere a la actividad propia del mando de las tropas de Intendencia en cada grupo divisionario, sino que alcanza a los Capitanes de las compañías, en cuanto éstas se dividen para marchar aisladamente.

La forma que deben adoptar estos *planes de movimiento* pueden ser la de *cuadros de movimientos de convoyes* y *gráficos de movimientos de convoyes*. Los primeros se redactarán basándose en las órdenes del Mando que señalen los puntos y horas de partida y los lugares de llegada, marcando con claridad y sin detalles innece-

sarios la actuación de las unidades durante el período correspondiente, con indicación de los puntos de partida y llegada de los convoyes, y noticia general de la carga conducida; en esta forma pueden redactarse rápidamente, sirviendo para proponer al Mando las órdenes complementarias que en cada caso sean precisas, y pueden servir de base para la redacción de los *gráficos*.

Estos, que representan un trabajo más minucioso y complementario de los *cuadros*, deben expresar de manera sencilla la situación de los distintos elementos en cada uno de los días, y a causa de las contingencias a que el movimiento de los convoyes está sujeto, aun refiriéndose al mismo período de los *cuadros*, no pueden trazarse más que a la vista de las órdenes diarias y de la actuación de los días anteriores. Son, por tanto, los *gráficos*, de presentación de resultados y de previsión inmediata y detallada, mientras que los *cuadros* se redactan con vista a la preparación y una previsión a más largo plazo.

La situación táctica y estratégica, las condiciones del terreno y los medios de transportes de que el Ejército dispone, bien por formar parte de sus organizaciones, bien por aprovechar los obtenidos en el país, marcan la forma de utilizar las diversas clases de convoyes para obtener el máximo aprovechamiento.

Los sistemas clásicos de relevos con sus líneas largas de etapas por carreteras, solo son posibles en países desprovistos de líneas férreas y de carreteras utilizables por automóviles, y que al mismo tiempo proporcionen los abundantes recursos necesarios para el sostenimiento de los convoyes de tracción animal. En cambio, será frecuente y necesario en la guerra moderna el transporte de cargas o relevos de unos medios de transportes a otros, aun para cortos recorridos.

Los *convoyes directos* marchan utilizando los mismos elementos de transporte desde su punto de origen al de destino, y son los más ventajosos, empleando elementos orgánicos militares, siempre que los caminos recorridos sean de la misma clase en todo el trayecto; la responsabilidad del servicio está exactamente definida, y la organización es la más sencilla.

Los convoyes directos podrán ser prácticamente irrealizables cuando los elementos disponibles en el punto de origen no permitan mantener la expedición cotidiana de convoyes hasta el de destino, por ser la distancia entre ambos tal, que el convoy partido el primer día no puede estar de regreso antes del día siguiente al en

que haya salido el último. Ha de acudirse entonces al sistema de *relevos alternativos* para aprovechar los medios de transportes existentes a lo largo de la línea de etapas; si se emplea el ganado para el transporte cabe la intensificación del rendimiento diario, haciendo que los convoyes marchen incesantemente relevándose los carruajes y tiros en que salieron, después de las ocho o diez horas de marcha que éstos pueden rendir.

Requieren estos convoyes la organización previa de los puntos de relevo, y en ellos la responsabilidad de su conducción entre el punto de partida y el de llegada, resulta dividida por el cambio del personal conductor. Aparte de los casos extraordinarios en que la urgencia obligue a una marcha continua, tienen su principal aplicación para las líneas de etapas servidas por elementos de requisición, por la ventaja de no alejarlos de sus localidades y porque la carga de prestación que el país sufre se reparte en todo el recorrido; pero esta misma circunstancia y la operación material de los cambios de carga, pueden producir pérdidas y averías en el material transportado si falta una extrema vigilancia. En este sistema en que cada grupo de carruajes que carga el convoy marcha un día lleno y regresa al siguiente con los carros vacíos al punto de donde partió puede en alguna ocasión, si el atalaje de los vehículos es idéntico en todo el recorrido, relevarse alternativamente tan solo los tiros, en lugar de cambiarse los carros con los suyos: se ahorra así el tiempo de trasbordo de las cargas; pero los carruajes, encomendados sucesivamente a distinto personal, no se conservan con el cuidado que requieren para seguir prestando servicio largo tiempo.

Los *convoyes de relevos sucesivos*, son menos frecuentes en las líneas de etapas largas, porque requieren en el punto de origen el mismo número de vehículos que en los convoyes directos, y además la organización de los relevos que se van sustituyendo sucesivamente en los puntos de etapa.

En la guerra moderna, los *convoyes por relevos* han adquirido una nueva modalidad, empleándose sucesivamente los mecánicos, los de tracción animal y los de a lomo, conforme las corrientes de abastecimiento van ramificándose y tienen que aprovechar caminos por punto general menos viables. La regla esencial para la disposición de los relevos es la de utilizar los medios de mayor rendimiento hasta el punto en que éste decrece.

CAPITULO XIX

DEFENSA DE CONVOYES.—CONVOYES NO ESCOLTADOS.

244.—*Principios generales.*—En campañas regulares los convoyes de Intendencia, solo por excepción, marcharán escoltados. Las medidas generales para asegurar las comunicaciones con retaguardia adoptadas por las autoridades que ejerzan el mando territorial en cada zona y la disposición de las fuerzas propias impedirán los ataques a los convoyes detrás de los frentes estabilizados.

Las medidas y disposición citadas, garantizarán normalmente también en guerra de movimientos, que los convoyes no serán directamente atacados por fuerzas importantes; pero contra el riesgo de ser objeto de sorpresas y golpes de mano por parte de pequeños destacamentos, patrullas de caballería y ciclistas o de partidas o tiradores aislados, o paisanos insurgentes, tienen que guardarse y defenderse con sus propios medios; la probabilidad de que los carruajes aislados sean hostilizados y el peligro que corran, depende, por tanto, de la protección proporcionada por las tropas combatientes en marcha o acantonadas a su proximidad, de la actitud del enemigo y habitantes, respecto a las comunicaciones de retaguardia, y, además, de las condiciones del terreno, caminos y acantonamientos y del efectivo del mismo convoy.

Tanto en guerra de movimientos como en la de posiciones, el riesgo más constante que corren los convoyes es que una Aviación enemiga activa aproveche las oportunidades que las largas columnas de carruajes y acémilas ofrecen, para atacarlas y desorganizar, con relativa facilidad, el abastecimiento de las fuerzas combatientes. Ha de atenderse, por tanto, en todas las situaciones, cuando el enemigo utilice la Aviación, a las reglas que más adelante se establecen para evitar los ataques aéreos o disminuir sus efectos, relacionándolos con los demás preceptos del servicio de convoyes.

El hecho de que la dispersión de los elementos del convoy constituye su mejor protección contra los ataques aéreos, en tanto que la concentración de aquéllos favorece generalmente la ejecución del servicio cuando estos ataques no son de esperar, se traduce en normas de obrar contradictorias; unas u otras han de prevalecer según las circunstancias, y en la instrucción ha de ejer-

citarse la iniciativa y habilidad de los Oficiales y clases y aun de los conductores aislados para aprovechar las condiciones favorables y evitar las que perjudiquen.

Contra los ataques terrestres, la mejor garantía de la seguridad de los conductores está en un apropiado servicio de esa clase, que proporcione tranquilidad y regularidad a la marcha. La seguridad se limitará a distancia pequeña, por regla general, teniendo en cuenta que las unidades que forman los convoyes solo pueden disponer de un corto número de hombres y que serán limitados también los efectivos enemigos; tendrá, por principal misión, el determinar si éstos se hallan tan inmediatos a la línea de marcha, que sea de esperar un ataque a la columna. En casos especiales puede ser necesario destacar patrullas a distancia.

Este servicio se prestará por el grupo de exploradores que forman parte de la vanguardia del convoy; podrán incorporarse a él ciclistas donde haya carreteras buenas, en terreno llano, para el servicio de patrullas y de enlaces, haciéndolos marchar por saltos, conforme a las condiciones del terreno, y sin sujetarse a velocidad determinada, para no exigirles esfuerzos excesivos y que se encuentren en condiciones de ser empleados al llegar al estacionamiento en la transmisión de órdenes y funciones análogas.

La vanguardia no debe alejarse demasiado, porque si no se corre el riesgo de que el enemigo la deje pasar y ataque el convoy con mayor probabilidad de éxito, sorprendiéndolo.

La distancia de la vanguardia, de todos modos, debe ser lo suficientemente grande para que el convoy, al detenerse, quede fuera del alcance eficaz del fuego. La distancia, en general, según el terreno, puede ser de 500 a 1.000 metros, reduciéndose de noche y en días de niebla.

Las patrullas se destacan, asignándoles misión conforme a las circunstancias de cada caso y rigiendo para ello las prescripciones del Reglamento de campaña y las contenidas en el presente. Al Comandante del convoy, esté constituido por una o varias compañías, corresponde destacar las patrullas y recibir los partes e informaciones.

Si la cola del convoy parece particularmente expuesta a un ataque, se reforzará la retaguardia y se destacarán patrullas en ese sentido, las que, conforme el convoy vaya avanzando, se reincorporarán a ésta. Si el peligro está en uno de los flancos, se organizarán patrullas permanentes de flanqueo, siempre y cuando puedan mantener comunicación constante con el convoy por ser el te-

terreno despejado o no muy accidentado y existan caminos paralelos al del convoy para que marchen las patrullas. En caso contrario, el Comandante del convoy mantendrá a su inmediación algunas plazas montadas, que destacará hacia los lugares que convenga reconocer, con orden de regresar a reincorporarse a la columna una vez que ésta haya pasado; si el terreno lo permite, marcharán por algún tiempo a la altura del convoy para unirse a él en el punto que se designe.

A fin de rechazar los posibles ataques enemigos se organizarán, antes de emprender la marcha, pelotones de ocho o diez tiradores al mando de una clase con los sirvientes de los carruajes o cargas que marchen próximos, designándose también un Oficial para el mando de estos pelotones en el combate.

En caso de absoluta precisión, se utilizarán también los conductores, empleando en las compañías montadas, preferentemente, los de guías de los carros que marchen en el centro, y encomendando en las de montaña varios mulos a un mismo conductor.

La sección de tiradores así formada podrá dividirse en grupos mandados por sargentos, compuestos de dos o tres pelotones para facilitar la dirección del fuego y del movimiento.

Si el convoy está formado por varias compañías, podrá organizarse con los elementos disponibles de cada una, una sección de tiradores; dada la longitud de un convoy de esta importancia, las secciones de tiradores, aunque subordinadas a la dirección común del Comandante del convoy, tendrán, generalmente, objetivos distintos y actuarán con independencia unas de otras.

Los pelotones de tiradores marcharán conforme a las circunstancias y peligro probable, repartidos en la columna o reunidos todos a la cabeza, a la cola o en el centro, y también montados en los carruajes a que correspondan. En terreno peligroso y cubierto, los grupos de tiradores deberán marchar reunidos y se adelantará a la inmediación de la avanzada montada una pequeña patrulla a pie (dos o tres hombres), para llamar la atención de la columna mediante disparos, señales luminosas, etc., en caso de peligro inmediato.

Advertido el Comandante de la situación y efectivo de las partidas que pueden hostilizarle, ha de considerar si su misión principal de llegar con el convoy íntegro al punto designado, se conseguirá mejor dando un rodeo para evitar el enemigo, o si es conveniente y tiene fuerzas suficientes para forzar el paso, rechazándole. De de-

cidirse por esto último, concentrará los grupos de tiradores, caso de que no lo haya hecho ya durante la marcha, entregando las plazas montadas sus caballos a los conductores, y tendrá presente, por una parte, que ha de empeñar en el combate tiradores bastantes para rechazar al enemigo, y que además ha de mantener alguna reserva, en previsión de posibles contingencias.

Los tiradores se concentrarán en una posición desfilada de las vistas y fuegos del enemigo, avanzando hasta el punto conveniente para desplegar en las mejores condiciones de seguridad, no haciéndolo nunca hasta que pueda contarse en la línea con el efectivo suficiente para asegurar desde el primer momento la necesaria superioridad del fuego.

El Comandante del convoy, después de dar al Oficial encargado de los tiradores las instrucciones generales necesarias, se situará en lugar desde donde pueda observar la marcha del combate, pues a él incumbe la dirección general del mismo, así como el evitar, con la intervención de patrullas a pie y montadas, que el convoy pueda ser hostilizado desde otros puntos. La inmediata dirección del combate, por lo que afecta a la dirección del fuego, corresponderá al Oficial encargado de los tiradores.

El Comandante del convoy cuidará, desde el momento en que vea que va a ser atacado, de procurar situarlo a cubierto del fuego, disponiendo, conforme a las circunstancias, que haga alto en el camino, que avance o que retroceda para alcanzar aquellos lugares que ofrezcan mejor protección, o sacando el convoy del camino si así conviene.

El Comandante del convoy dispondrá la forma en que los tiradores han de reincorporarse a la columna, una vez terminado el combate, o les designará el punto en que, caso de avance, deben esperarla; la dirección en que se retirarán, si la situación lo exige, y las sucesivas posiciones desde las que los mismos han de protegerla, en las que el convoy les aguardará, o en las que existan vehículos vacíos para recogerlos.

Si el enemigo se retira, los grupos de tiradores deberán conservar el contacto con él, para asegurarse de que no intentará hostilizar al convoy desde otros sitios, bien entendido que aquéllos no se separarán de éste más que lo suficiente para impedir que sea nuevamente atacado. Solamente cuando el enemigo se mantenga firme en sus posiciones, incumbe al Jefe del convoy el decidir si la sección de tiradores debe proseguir su avance hasta desalojarlo de aquéllas o si conviene emprender la retirada;

ésta podrá efectuarse con apoyo de los fuegos de la reserva que quedó con el convoy.

Cuando éste sea atacado por sorpresa, sin dar tiempo a la formación y despliegue de la sección de tiradores, los individuos harán fuego desde los puntos en que se encuentren, y los Oficiales han de esforzarse por organizar inmediatamente la dirección del fuego por secciones en el orden de marcha.

Llegado el caso de tener que defender el convoy en último extremo, y adoptada la formación más apropiada para la defensa, todos los tiradores disponibles harán fuego, protegiéndose con los vehículos y ganado; se organizará la dirección del fuego en los distintos frentes o grupos de marcha; se tratará de salvar si es posible parte del convoy, y si esto fuera irrealizable, de escapar con el ganado y parte de la fuerza, mientras el resto detiene al enemigo; si no hay modo de salvar nada, se destruye el material y la carga y el ganado se sacrifica antes de dejarlo caer en poder del enemigo.

En las marchas de noche y en días de niebla densa, se limitarán los reconocimientos de las patrullas al de la carretera y accesos más inmediatos; deberá, además, reforzarse el grupo de exploradores, poniéndolo bajo el mando de un Oficial; se utilizarán guías, y con los sirvientes, que marcharán concentrados, se formarán grupos de tiradores, atendiéndose especialmente a mantener constante comunicación entre los elementos de la vanguardia y la cabeza de la columna.

En los convoyes auxiliares y eventuales de los que formen parte individuos paisanos y, especialmente, indígenas, cuidará el personal del cuadro militar de que se mantenga la disciplina más estrecha, imponiéndola por todos los medios e impidiendo que los conductores se separen del puesto que les corresponde y el que griten y hagan manifestaciones que puedan dar lugar al pánico.

Los Oficiales de Intendencia encargados del mando de un convoy no escoltado, deben estar penetrados de la idea de que el convoy no está organizado para combatir y que la misión de su Comandante es, exclusivamente, la de hacer que llegue completo a su destino, y por otra parte, de que los elementos de que orgánicamente dispone son suficientes para resistir los ataques probables.

Para llenar su misión principal se han de esforzar, previendo las eventualidades, en evitar el combate; pero si no queda otro remedio que afrontarlo y es atacado por adversarios emprendedores y decididos, obrarán en forma

de cumplirla con el menor número de pérdidas; para ello, es preciso que desde tiempo de paz hayan adquirido los Oficiales y clases las necesarias condiciones de iniciativa, sangre fría y energía, y que las unidades se hayan ejercitado en la aplicación de los principios expuestos para la defensa de convoyes, con maniobras sencillas, únicas posibles, en circunstancias difíciles, y con la práctica del tiro, ajustada a las necesidades de las tropas de Intendencia.

Ha de prevenirse el riesgo de que los convoyes sean atacados por la Aviación, tomando las medidas precisas para no provocar tales ataques y para evitar las pérdidas, si se realizan; la diversidad de formas y situaciones en que la Aviación puede atacar, no permite establecer reglas fijas, sino indicaciones generales, aplicables según las circunstancias.

En las marchas de día ha de evitarse levantar polvo, incluso disminuyendo la velocidad, cuando sea factible; marchar por el lado de la sombra, cubriéndose con los árboles de la carretera; atravesar más de prisa los trechos descubiertos, aumentando, si conviene, las distancias entre las fracciones, reconstituyendo la columna y descansando en lugares cubiertos, y elegir, cuando sea posible, el itinerario que proporcione mejor protección.

Las marchas de noche tendrán que emplearse frecuentemente para evitar los ataques aéreos; las cocinas de campaña se llevarán apagadas, y no se utilizarán faroles ni linternas de bolsillo más que cuando el riesgo no sea inmediato.

Los convoyes pueden defenderse de los aviones hostilizándolos a su vez, enmascarándose o cubriéndose en abrigos apropiados. El tratar de evadir los aviones apresurando la marcha, es el peor medio de hacerlo, porque la velocidad de éstos les permite siempre perseguir y continuar el ataque. La marcha podrá acelerarse para trasladarse de un lugar descubierto a otro cubierto, que no pueda servir de referencia al avión.

En caso de sorpresa o inminente ataque aéreo, el Comandante del convoy mantendrá el espíritu de la tropa, impidiendo el pánico con la tranquilidad de su actitud y acierto de sus disposiciones. Conforme a su misión, alejamiento de los aviones, visibilidad, polvareda que envuelva al convoy y medios inmediatos de cubrirse, deberá decidir rápidamente si ha de continuar la marcha o detenerse, y si convendrá conservar la concentración de la columna de carruajes o aumentar la distancia entre las fracciones, o dispersar la columna por fracciones

para acogerse a la protección que, en el camino seguido o fuera de él, proporcione el terreno. Debe disponer también la forma en que una vez pasado el peligro ha de reconstituirse la columna y continuar la marcha, haciéndolo mediante órdenes sencillas y fácilmente realizables. La dispersión de los convoyes hace muy difícil su mando; deberá practicarse en la instrucción frecuentemente, para que no se pierda la unidad de dirección en tales circunstancias.

La preocupación por cubrirse no debe exagerarse hasta el punto de que la aparición de un avión baste para interrumpir la marcha, puesto que siempre que sea posible es mejor hostilizar al avión que desviarse en busca de protección.

El tiro de mosquetón no es eficaz para hostilizar a los aviones más que cuando vuelan más bajos de 1.000 metros; dentro de este límite, los convoyes, como las demás tropas, deben defenderse por sí mismas, teniendo en cuenta que, por excepción, podrá conseguirse la caída inmediata del avión, pero que muchas veces, sin embargo, se logrará averiar el aparato o herir su tripulación, obligándole a retirarse o por lo menos a elevarse, disminuyendo su acción ofensiva. Ha de cuidarse la dirección del fuego, y prohibirse el que tiren individuos aislados, especialmente de noche, y contra aviones muy altos.

En los ejercicios de fuego deberá enseñarse especialmente esta clase de tiro, y en los convoyes en marcha y reposo preverse la organización y mando de los pelotones de tiradores para combatir a los aviones, dentro del límite de altura fijado.

También el fuego de la artillería de largo alcance puede causar pérdidas importantes a los convoyes al acercarse a los puntos de abastecimiento, y más si éstos, por necesidades militares, están situados en la inmediata proximidad de los acantonamientos de las unidades combatientes.

Para evitar pérdidas, en este caso, han de aplicarse procedimientos análogos a los indicados en el de ataques aéreos: dispersión de la columna y aprovechar el terreno para cubrirse. Las unidades adoptarán, al entrar en la zona peligrosa, la disposición de marcha apropiada, fraccionándose en columnas de uno o varios pelotones, con los intervalos y distancias convenientes o escalonados.

Se tendrán presentes los preceptos de protección contra gases del respectivo Reglamento, practicándose ejer-

cicios apropiados al servicio de Intendencia, llevando puesta la máscara contra gases.

Defensa de un convoy de carruajes.

245.—Advertida la proximidad de tiradores o patrullas de Caballería amenazando hostilizar el convoy, se concentrará la columna de carruajes para reducir su longitud, cerrando distancias las fracciones y vehículos, prosiguiendo la marcha en el mayor orden. Si la carretera es lo suficientemente ancha, podrá convenir formar la columna doble.

Al disponer que el convoy se concentre y siga en marcha, o al ordenar que se detenga, tendrá en cuenta su Comandante la posibilidad de que el terreno lo proteja del fuego enemigo en la carretera, o que fuera y próximo a ella haya modo de cubrirlo, y buen acceso al lugar conveniente, así como facilidad para reanudar la marcha.

La situación de un convoy eficazmente hostilizado en sitio descubierto es muy peligroso, porque unas cuantas bajas en el ganado pueden dificultar y hasta impedir que avance o retroceda oportunamente.

Debe, por tanto, a falta de otra protección o para completar la del terreno, defenderse al ganado con los carruajes.

En la columna sencilla, se dispondrán éstos oblicuos al camino, cerrando las distancias todo lo posible y de modo que cada tiro quede cubierto con el vehículo precedente; para cubrir los del primero o los que por alguna circunstancia no puedan protegerse así, se les hará girar de modo que se oculten con su mismo carruaje. Si se ha formado la columna doble y el ataque es por ambos flancos, se harán girar los tiros, cerrando también las distancias para que queden por dentro y cubiertos por los dos carruajes precedentes.

En caso de un ataque repentino de Caballería, se obstruirá inmediatamente el camino, atravesando en éste, según su anchura, uno o varios carruajes, y se concentrarán sobre ellos todos los demás de a dos, de a tres o de a cuatro, para lograr interceptar la carretera, impidiendo el paso de los jinetes enemigos.

Cuando haya inmediato terreno de fácil acceso y condiciones para aparcar el convoy y tiempo suficiente, se dispondrá en uno o más cuadros con el ganado hacia dentro y los carros eje con eje; los ángulos de cada cuadro se redondearán, situando los vehículos correspon-

dientes oblicuamente. Podrá aparcarse también en círculo, cubierto cada tiro con el carruaje que le precede.

Defensa de un convoy a lomo.

246.—Como circunstancia especialmente utilizable para la defensa de estos convoyes está la posibilidad de hacerlos marchar por toda clase de terrenos, la que debe ser aprovechada por su Comandante para dispersarlo por fracciones, si es preciso, al objeto de que pueda continuar la marcha por senderos donde el terreno lo proteja, al menos parcialmente, para acercarse a su destino, esquivando al enemigo o buscando lugar donde aparcar hasta que el riesgo haya desaparecido.

El Comandante del convoy cuidará especialmente de mantener el enlace con la sección de tiradores, que habrá quedado conteniendo al enemigo, mientras el convoy se aleja.

Llegado el caso de verse atacado un convoy que ha tenido que aparcar, y obligado a llevar la defensa al último extremo, su Comandante, a fin de disponer de más hombres para la inmediata defensa, podrá ordenar que se encadene y trabe el ganado.

Defensa de un convoy automóvil.

247.—Las condiciones ordinarias de servicio de esta clase de convoyes, hacen bastante improbable el que sean atacados. En cambio, están sujetos al riesgo de que un disparo enemigo afortunado pueda impedir la marcha de un carruaje y, quizá, con ello, cerrar el paso de toda la columna. Deberán, pues, extremarse cuantas medidas sean precisas, si la situación lo exige, para proteger los motores de esta clase de accidentes, adoptando en la marcha formaciones análogas a las indicadas para los convoyes de tracción animal.

El escaso efectivo y especialización del personal también constituye un serio inconveniente, porque un pequeño número de bajas puede disminuir notablemente la eficiencia del convoy.

En el caso de que las medidas generales de seguridad y las especiales para las carreteras en las que se efectúa el tránsito automóvil no se consideren suficientes, la vanguardia del convoy reconocerá los sitios desde donde éste pueda ser hostilizado, y sobre todo los puntos que por ser de difícil paso, bien por obstáculos naturales o acción enemiga, obligan al convoy a marchar len-

tamente; podrá convenir que parte de la vanguardia vigile estos lugares hasta que haya desfilado toda la columna, incorporándose después a la retaguardia.

La vanguardia avisará, en caso de peligro, mediante señales luminosas, porque en las columnas automóviles en marcha no podrán oírse los disparos de alarma. En todos los casos se convendrán las señales para hacer alto, disponerse a la defensa y continuar la marcha.

En caso de grave peligro será preciso avanzar en algunos trozos de carretera lentamente y por saltos, después de que los lugares peligrosos hayan sido reconocidos por patrullas a pie.

El enlace con la vanguardia se mantendrá constantemente mediante motociclistas y señales luminosas.

En terrenos cubiertos (bosques, montañas), y cuando la columna trate de evadir la acción enemiga y no se halle en condiciones de marchar rápidamente, podrá ser necesario formar una retaguardia de análoga composición a la indicada para la vanguardia en caso de peligro.

En los terrenos llanos y descubiertos, la mejor defensa del convoy está en la velocidad y en la posibilidad de alejarse rápidamente del enemigo, utilizando camino distinto del seguido, para llegar a su destino final si conviene, o incluso retrocediendo al punto de partida, ya que el amplio radio de acción de esta clase de vehículos proporcionará el medio que ha de utilizar siempre el Jefe, de evitar, mediante rodeos, los sitios que como resultado de las informaciones y reconocimientos practicados parezcan peligrosos.

Si el convoy se ve forzado a hacer alto y apercebirse a la defensa, se organizará ésta, con los pelotones de tiradores que, en previsión de ella, se hayan formado; por punto general, la longitud de la columna no permitirá una dirección de conjunto, sino que los jefes de pelotón actuarán independientemente.

El personal en los camiones automóviles detenidos está expuesto a considerables pérdidas por el fuego y ataques aéreos, por lo que, en las situaciones peligrosas, echarán pie a tierra y tomarán su armamento los ayudantes y sirvientes, aun en los altos breves y cuando los carruajes tengan que dar media vuelta.

Las columnas automóviles son fácilmente vistas por la Aviación, especialmente cuando levantan mucho polvo. Por tanto debe tratarse de cubrirlas lo mismo en la marcha que en los altos.

Durante la marcha es conveniente a este fin dividir las en fracciones, reuniéndolas después en sitios cubiertos.

No convendrá distanciar mucho los vehículos por la dificultad de vigilarlos.

Se designarán sirvientes que desde los camiones puedan advertir la proximidad de aviones enemigos; al acercarse éstos el convoy continuará marchando ordenadamente y extremando las precauciones para ocultar y acogerse a cubierto de temerse la posibilidad de ataque.

Llegado éste, cada carruaje se detiene en el lugar en que se halle, y el personal se distribuye en los sitios protegidos inmediatos a la carretera, desde donde se organiza el fuego contra los aviones.

Se establecerá un servicio de vigilancia desde los carruajes para avisar la presencia de aviones que puedan atacar la columna en marcha.

Seguridad en los estacionamientos.

248.—Los convoyes de Intendencia deberán atender con sus propios medios a su seguridad y defensa en los estacionamientos, en las mismas circunstancias que deben hacerlo durante las marchas.

Las ciudades y pueblos grandes, especialmente los muy extendidos en el sentido de su longitud, no son a propósito para el acantonamiento de los convoyes que tienen que atender a su propia seguridad. Si no puede evitarse el ocupar tales localidades, se utilizará tan solo la parte de la población que más convenga, prefiriéndose, aunque proporcione menos comodidad, algún barrio o manzanas separadas del resto del poblado; la parte no ocupada podrá vigilarse por guardia y centinelas o por patrullas, en caso necesario.

El acantonamiento más conveniente para convoyes que marchen aislados en país peligroso, puede obtenerse en grandes cortijos o fincas de labor, y mejor aún si están tapiados, porque ofrecen mejores condiciones para la seguridad y defensa, dados los reducidos efectivos de que disponen los convoyes. Podrá convenir también vivaquear a la inmediación de lugares de esta clase.

Cuando se prevean ataques con el apoyo de los habitantes de la localidad, se adoptarán medidas de precaución, amenazando con castigos, tomando rehenes, haciendo alumbrar las calles con antorchas u hogueras o iluminar las ventanas, obligando a que las casas estén abiertas, etc. Se cerrarán las salidas, teniendo presente las necesidades de la circulación y se preparará la defensa del acantonamiento ocupado, y para evitar que el

ganado quede encerrado y sin salida dentro de las cuadras, se establecerán comunicaciones interiores y hacia el exterior, destruyendo cuanto sea obstáculo para lograr la rápida evacuación de aquéllas. La tropa, organizada por grupos o secciones y al mando de sus respectivos Oficiales y clases, se alojará en cobertizos, pajares, etc., vestida y con sus armas y municiones, situándose centinelas en los lugares que sean necesarios, prestando gran atención a los accesos al pueblo, así como a los alrededores, y a cuanto conduzca a mantener el enlace de todos los elementos de seguridad.

Quando el riesgo de ataque lo exija, se tendrá el ganado encadenado, atalajado y con brida, en plazas o patios y aun fuera del pueblo; esta precaución será más necesaria durante la noche.

En caso de alarma y convenir la evacuación del acantonamiento, se dispondrá que los grupos y secciones emprendan la marcha tan pronto como sea posible, y conforme a las instrucciones que se habrán dado al establecerlo.

Los sirvientes ayudan a enganchar y cargar los carruajes, efectuándose todas las operaciones con el mayor orden y silencio. Las guardias exteriores permanecerán en sus puestos hasta recibir nuevas instrucciones, y si fuera preciso, avanzan para contener al enemigo. La de prevención, cuida de que se recoja todo el material, para emprender la marcha después que todo él esté cargado y haya salido completo el convoy.

Si el enemigo entra en el pueblo por sorpresa, los individuos permanecerán en sus alojamientos respectivos, defendiéndose en ellos.

En la elección de emplazamientos para vivaques de convoyes, además de las exigencias generales de ofrecer condiciones para la defensa, ha de tenerse especialmente en cuenta la necesidad de acceso fácil a caminos que permitan el que el convoy emprenda de nuevo rápidamente la marcha, si es preciso evacuar el vivac por ser atacado.

Si se teme un ataque enemigo y el terreno se presta poco a la defensa del vivac, convendrá, conforme a las condiciones locales y la extensión necesaria, aparcas los carruajes en cuadro o círculo, a fin de que éstos protejan del fuego a los hombres y ganado, situados en el interior, disponiéndose los carruajes tan juntos como sea posible y atando los unos a los otros; los espacios de debajo de los carros pueden llenarse con sacos, cajas, etcétera. Convendrá dejar un pequeño número de salidas

en el parque formado, adelantando un carro, el que en caso de ataque puede hacerse retroceder inmediatamente a su sitio.

Si el convoy tiene mucho ganado, podrá convenir formar con los carros un cuadrado o rectángulo, disponiéndolos longitudinalmente, y sujetar las lanzas o varas de cada uno bajo la caja del que está delante; colocar el ganado dentro de este recinto y formar, con carros también, otros dos recintos en los ángulos de una diagonal del primero, que sirvan para la defensa.

Tanto en caso de alarma como en el de evacuación del vivac, si es preciso, se procederá de modo análogo al señalado para los acantonamientos, y con arreglo a las instrucciones dadas por el Comandante del convoy al establecer el vivac y las que las circunstancias hagan precisas.

La seguridad de los convoyes a lomo y automóviles en los estacionamientos, se dispondrá inspirándose en los principios expuestos para los de tracción animal, en cuanto sea de aplicación.

Ha de tenerse muy presente en los convoyes auxiliares y eventuales la necesidad de asegurar, en todo momento y ocasión, la disciplina del personal paisano que forme parte de los mismos, y con ello, impedir que en caso de alarma pudiera presentarse el desorden, el pánico y las deserciones.

El servicio de seguridad establecido en marcha es, generalmente, suficiente para proteger los convoyes durante los pequeños altos. Si el camino recorrido se considera peligroso, convendrá evitar los grandes altos; cuando haya necesidad de efectuarlos, se elegirá terreno favorable para la defensa, después de un reconocimiento detenido de los alrededores. Con los medios disponibles se establecerán puestos de seguridad en las alturas inmediatas, y se ordenará que los carruajes y mulos de carga adopten una disposición que facilite la vigilancia y la defensa.

Para que los convoyes estacionados puedan ocultarse de la vista de los aviones, deberán evitarse las formaciones regulares de parques numerosos, acomodando los carruajes aislados o en grupos pequeños en cortijos o a la inmediación de setos, muros, tapias, etc., en caminos cubiertos o en bosques, huertos o arboledas.

Deben cubrirse los carruajes con redes de enmascaramiento, y si se carece de ellas, taparlos con cañizo revestidos de ramaje, paja o tierra, tendiendo a que no se distingan del terreno inmediato y evitar los contornos.

definidos; se ocultarán, principalmente, las llantas y todas las piezas que den reflejos vivos.

Adaptándose hábilmente a la condición del terreno, pueden formarse filas de carruajes, cubriéndolas con ramaje que den la impresión de setos o cercas.

El enmascaramiento pintando los toldos de los carruajes, protege tan solo contra los reconocimientos visuales rápidos, pero no contra los fotográficos, porque no evita el que se perciban las sombras.

El ganado debe alojarse en edificios de construcción sólida, que le protejan, al menos, de los cascos de granada y balines. En los vivaques y aparques para carga o descarga y descanso, se tendrá enganchado o atado a los carruajes, y oculto como éstos o separadamente, cubierto con la protección del terreno o con redes, encerrados o ramaje sostenido por cuerdas.

Para la protección del personal se reconocerán y señalarán las cuevas o bodegas de los edificios del acantonamiento para que pueda acogerse a ellas en caso de ataque. Se utilizarán los abrigos que proporcione el terreno o los que puedan formarse, y en terreno abierto, se tenderá en el suelo, en las cunetas del camino o en zanjas inmediatas. Cuando los carruajes estén enganchados, quedará a la inmediación de cada uno un conductor, para que el ganado no se desmande.

Se establecerá en los estacionamientos un servicio de vigilancia para avisar la presencia de aviones que puedan atacar el convoy, y se determinarán las señales de alarma y de haber pasado el riesgo.

Convoyes escoltados.

249.—En guerras irregulares y aun en campañas regulares, cuando se prevea que el convoy puede ser atacado por fuerzas considerables, se dotará a los convoyes de una escolta, designándose por el Mando un Comandante del conjunto constituido por la escolta y el convoy.

El Comandante del convoy se ajusta en el desempeño de su misión a los preceptos generales del Reglamento de Campaña, y el Oficial que mande la unidad o unidades de Intendencia deberá proponerle todas aquellas medidas referentes a horas de partida, altos, manera de aparcar, vigilancia del parque, etc., necesarias para que la conducción del convoy se realice en las mejores condiciones.

Si el convoy es atacado, tanto en marcha como en

estacionamiento, las unidades de Intendencia contribuirán, con los elementos disponibles, a la defensa inmediata, conforme disponga el Comandante del convoy.

CAPITULO XX

DISPOSICIONES PARA CARGA Y SUMINISTRO

250.—Para preparar la recepción y entrega de artículos por las unidades de Intendencia, deberá adelantarse el Comandante de la unidad respectiva, o enviar algún Oficial o clase con el fin de reconocer el sitio donde aquellas operaciones han de efectuarse y estudiar la disposición más apropiada que convenga adoptar; se tendrán presentes para ello las indicaciones del jefe del almacén o depósito, si se ha de cargar o descargar en alguno de éstos y la situación de los locales, muelles o hacinamientos de los diferentes artículos; y si se trata de trasbordos a otras unidades o trenes regimentales, se proyectará la disposición más conveniente, conforme a las condiciones del terreno, hora señalada y tiempo disponible. Han de reconocerse las posibilidades de acceso, tanto para la entrada como para la salida de carruajes y acémilas, y designarse los lugares para aparcar separadamente los elementos cargados y los vacíos, mientras las operaciones se efectúan.

En muchas ocasiones ayudará a formarse idea clara de las condiciones del lugar y locales, trazar un ligero croquis, que pueda servir para transmitir la información y facilitar las órdenes.

Informado el Comandante de la unidad de la situación y disposiciones que convenga adoptar, antes de que la unidad haya llegado al punto donde deba efectuar estas operaciones, dictará durante la marcha las órdenes oportunas.

Conforme a la misión asignada a cada compañía, dispondrá su Capitán la distribución apropiada de la misma en secciones, para que cada una transporte un determinado número de raciones completas o dotación de material, correspondiente al efectivo o necesidades de una o más unidades suministrables, o bien la totalidad de uno o varios artículos de suministro o efectos, cuando se trate de cargar la compañía, y en el caso de descarga, reorganizará la distribución de las secciones que traía, adaptándolas a la conveniencia de la operación en los almacenes o entrega a las unidades de Intendencia.

o trenes regimentales a que haya de trasbordarse, conforme a la misión y situación de ellos.

El número de vehículos o cargas que hayan de constituir las secciones, con la asignación de clases y sirvientes respectivos, lo ajustará, en primer término, a la conveniencia de la carga o descarga y al posible fraccionamiento de la compañía para las operaciones posteriores y para la marcha, procurando en segundo lugar que los efectivos de las secciones resultantes sean los mismos aproximadamente.

Los Comandantes de sección dividirán la suya en pelotones, a cargo de una clase, con arreglo a los principios antes expuestos, y eventualmente en medias secciones, si así es conveniente, distribuyendo también los sirvientes entre los pelotones, asignando mayor número a aquellos en los que la carga o descarga sean más difíciles, o formando un equipo para la de toda la sección.

El principio esencial es que la compañía esté compuesta de secciones y pelotones de carga conocida, y que pueda fraccionarse rápidamente conforme a ella, y que esta división se inicie desde el momento de disponerse a cargar, haciendo esta operación y la descarga rápidas y ordenadas y disponiendo las cosas de modo que cada fracción pueda trabajar independientemente, sin estorbar a los demás, cumpliendo una misión definida, para lograr el conjunto.

Punto muy importante de la instrucción es acostumbrar a todo el personal a que el orden sirva y ayude a la rapidez en las operaciones, pues de lo contrario, en circunstancias apremiantes, se buscará la celeridad en el desorden.

En caso de reunirse para una operación de recepción o entrega de artículos varias unidades de Intendencia, el Jefe del conjunto asignará misión a cada una de ellas, antes de llegar al sitio donde haya de efectuarse la operación, en forma análoga a la indicada, cuidando, especialmente por su parte, del envío anticipado del Oficial que haya de facilitarle los informes necesarios.

Las unidades que hayan entregado su cargamento, deberán recoger los empaques vacíos, los artículos sobrantes y los inutilizados que sean transportables, a fin de entregarlos al primer almacén donde hayan de cargar.

El Comandante de la columna ha de procurar el mantener el enlace constante con el Jefe del servicio; esto es especialmente importante, atendiendo a la posibilidad de que haya un cambio en la situación o que el orga-

nismo que deba recibir los artículos transportados no se encuentre, oportunamente, en el lugar señalado.

Cuando las columnas se hallen distribuídas, en sus movimientos alternativos de retroceso y avance, en una zona extensa, el mantenimiento de su enlace con el Jefe del servicio requiere una previsión meditada de los casos posibles. Las columnas deben utilizar los puestos telefónicos establecidos en los caminos por donde marchen, y pueden servirse también de los ciclistas y jinetes que para transmisión de órdenes se hayan dejado y estén disponibles. Igualmente deben avisar con la posible anticipación a los establecimientos la hora de llegada y artículos que necesitan, notificándoles las modificaciones, para que advertidos aquéllos se preparen y puedan atender a la columna con la oportunidad y rapidez precisas.

En las inmediaciones de los lugares en que las compañías hayan de efectuar las operaciones de carga y descarga, ha de extremarse el cuidado para no entorpecer el tránsito de los otros elementos que utilicen los mismos caminos. Los parques, cargados o vacíos, no se establecerán nunca en los cruces de caminos ni en los puntos en que, por referencias del plano, puedan identificarse fácilmente y constituir un objetivo para la artillería enemiga. Se establecerán siempre a cubierto de la observación aérea.

El movimiento de los carruajes y acémilas desde los lugares de aparque a los de carga y descarga, e inversamente, se regulará en forma de que se eviten los cruzamientos, señalando entradas y salidas diferentes; los accesos al camino o a los almacenes estarán siempre expeditos y la columna dispuesta para emprender de nuevo la marcha fácilmente, terminada la operación; para ello se colocarán plantones en los puntos convenientes y se encargará del mando de los parques vacíos o cargados a Oficiales o a clases, con las instrucciones necesarias para que entren los carruajes o acémilas a cargar a medida que convenga, y para que se vaya reorganizando la columna cargada en el nuevo orden de marcha. Se aprovecharán estos períodos de espera para que los conductores atiendan al entretenimiento del ganado y material.

Como las operaciones de carga y suministro deberán efectuarse muy frecuentemente de noche, por razones militares, deberán disponerse siempre los medios de iluminación necesarios, y prever el caso de tener que apagar las luces, si es preciso, para evitar los ataques aéreos. El empleo de los faros de los camiones automóvi-

les tiene el inconveniente de que puede dar lugar a que el ganado se espante, y por eso no podrá emplearse muchas veces.

Deberá establecerse en todas las ocasiones, y en relación al posible peligro de ser atacados los convoyes durante estas operaciones, el servicio de seguridad, conforme a las reglas determinadas para los estacionamientos, y mantener un servicio de observación, en previsión de ataques aéreos.

En la elección de puntos para el trasbordo de cargas, designación de lugares de aparque y en la instalación de depósitos provisionales de suministro, se tendrán presentes las precauciones recomendadas para evitar y disminuir la eficacia de los ataques aéreos.

Operaciones de carga en almacenes.

251.—Conforme al acuerdo previamente establecido entre el Jefe del establecimiento donde haya de cargarse y el Oficial enviado por la unidad para preparar la operación, y salvadas las modificaciones que el Comandante de la misma considere necesario proponer, éste dará al establecimiento un pedido de los artículos que tenga orden de cargar, recibiendo en su equivalencia volantes expresivos de las cantidades de artículos que hayan de tomarse en cada uno de los distintos almacenes. Estos volantes, presentados en los almacenes por los jefes de sección y grupos formados para la carga, sirven de orden de entrega a los mismos, y una vez firmado en ellos el recibí por el jefe de la sección o grupo, deben pasar a la oficina del establecimiento y servir de base para la formación de las guías de remesa. La operación de extracción de los almacenes y carga en los vehículos, se hará por el personal del establecimiento y de la unidad que carga, dividiéndose el trabajo, cuando las condiciones de los locales lo permitan, en forma que el personal de almacenes lleve los artículos a la inmediación de los carruajes, y, en todo caso, que sea el personal de la unidad que carga el que estibe los bultos en los vehículos.

La recepción por la compañía o sección comprende las operaciones de reconocimiento de los artículos, en lo relativo a su calidad y estado de conservación, reconocimiento de los bultos respecto a su peso y contenido y cuenta del número de aquéllos.

El reconocimiento de los artículos recibidos, en cuanto

a la calidad, se efectuará únicamente respecto a aquellos que no vayan empacados y con las marcas que garanticen haber sido admitidos por un establecimiento militar determinado.

Por lo que se refiere al estado de conservación, por punto general, bastará observar la apariencia exterior de los empaques de la totalidad de la carga, abriendo y examinando algunos al azar, especialmente los que aparezcan estropeados por consecuencia del transporte.

Estos reconocimientos no pueden ser hechos más que de una manera rápida, dada la actividad con que deben efectuarse estas operaciones, y el verificarlos es misión del Capitán de la compañía que carga y de los Oficiales por delegación de él.

El reconocimiento detallado de los pesos y contenido de los bultos debe evitarse entregando los almacenes bultos precintados y con marcas expresivas de los extremos indicados; en este caso, bastará pesar algún bulto y ordenar a los estibadores que aparten y llamen la atención cuando observen diferencias de peso o contenido, respecto a los debidos. Tanto este reconocimiento rápido, como el detallado, si es preciso, quedará a cargo de los jefes de pelotón, conforme a las instrucciones que reciban.

La comprobación del número de bultos cargados la hace la unidad, contando un individuo de la dotación de cada carro los que se le van entregando; en algunos casos bastará que cuente un hombre para dos vehículos, especialmente cuando se cargue un mismo artículo. Los citados individuos deben marcar inmediatamente de terminada la carga, con tiza, en cada carruaje su contenido, y dar cuenta al jefe de su pelotón, para que pueda reunirse la totalidad de lo recibido antes de suscribir el volante que queda en almacén.

Para cargar las compañías a lomo, deberán apilarse previamente los bultos que ha de llevar cada fracción, para evitar confusiones.

Los Comandantes de las unidades atenderán todas las instrucciones que les hagan los Jefes de los establecimientos para que la operación de carga se efectúe con el mayor orden, y especialmente las que tiendan a garantizar tanto la seguridad de los artículos y material como la policía y régimen interior del establecimiento, colocando los centinelas y plantones necesarios para impedir la aglomeración de vehículos y cargas en las entradas y salidas, patios, etc., y el acceso de la tropa a los lugares en que les esté prohibido.

Operaciones en las estaciones de abastecimiento.

252.—La forma de efectuar las operaciones varía según haya de tomarse la carga de muelles o descargaderos en los que previamente se haya colocado el contenido de los trenes de abastecimiento, o que sea necesario tomarla directamente de los vagones de éstos. En todo caso debe preceder el reconocimiento indicado anteriormente y el aviso y acuerdo preciso para preparar aquellas, teniendo presentes las consignas de la estación y las indicaciones que para cada situación haga su Comandante militar.

Si los artículos han sido ya descargados del tren y se han constituido en los muelles o descargaderos pilas homogéneas, y separados los víveres que la respectiva unidad debe cargar, la operación de entrega, en su parte administrativa, puede efectuarse en los mismos muelles o descargaderos, de modo análogo al indicado al tratar de los almacenes; procediendo después de vista la calidad, conservación, peso, contenido y número de bultos, a la carga en cada uno de los grupos formados a este fin, como anteriormente queda indicado.

Si la carga debe tomarse directamente de los vagones, partiendo de las guías que traiga el Oficial encargado del tren, expresivas del contenido de cada vagón, el Comandante de la compañía o sección dispondrá la forma en que los carruajes hayan de acercarse, utilizando para el trasbordo de cargas las dos puertas, si las condiciones de la vía donde el tren esté apartado lo permiten; el recuento de los bultos cargados debe hacerse con todo cuidado en estas circunstancias, por la misma dificultad nacida de la falta de espacio.

En el aparque de los vehículos cargados y vacíos y en las maniobras dentro del recinto de la estación, y especialmente en las entradas y salidas, es necesario procurar el mayor orden y rapidez, evitando las aglomeraciones y atascamientos, tanto por parte de los elementos de la unidad como por la de los demás que concurran a la estación. Convendrá colocar plantones que impidan los entorpecimientos y regulen el tráfico, cumpliéndose estrictamente, además, todas las consignas de la estación para no perturbar el servicio.

Las operaciones de carga, para poder realizarse ordenada y rápidamente, exigen como condición previa el que los artículos colocados en los muelles o cargados en los vagones, se hallen agrupados en forma de que cada

carruaje que se aproxime a la pila o vagón pueda completar en el mismo su cargamento de una sola especie, o a lo más de dos, si es preciso hacerlo para aprovechar la capacidad de carga máxima, sin que en el momento de cargar las columnas de víveres haya de hacerse una clasificación que ha debido venir ya hecha de la Estación Reguladora.

Si hay que cargar las columnas a lomo de los vagones del ferrocarril, se descargarán previamente, incluso transportando la carga a la inmediatez de la vía.

Operaciones trasbordando las cargas.

253.—Estas operaciones pueden efectuarse trasbordando las cargas de los carruajes automóviles a otros de tracción animal, o cargando los convoyes a lomo con la carga de carruajes. La elección de los lugares es cuestión muy importante, por el considerable número de vehículos que se reúnen, y la importancia de que las operaciones se realicen con método y orden, único medio de conseguir la rapidez precisa para que, tanto las columnas cargadas como vacías, lleguen a su respectivo destino puntualmente y estén en condiciones de repetir las operaciones en el día siguiente. Aunque la designación del lugar de trasbordo corresponde al Mando, dentro de los límites marcados por éste, deberán los Comandantes de las unidades de Intendencia o los Oficiales a quien éstos hayan encomendado el previo reconocimiento, elegir el punto preciso más apropiado y señalar, en cada caso, el mejor modo de aprovechar las circunstancias del terreno.

La forma de efectuarlas depende del terreno disponible.

El ideal sería encontrar una explanada suficientemente amplia, con piso duro y firme y con fácil acceso desde la carretera, donde la columna cargada pudiera aparcar y descargar, formando pilas por artículos, o que sin descargar constituyera su parque de modo que quedaran distancias o intervalos suficientes entre los vehículos cargados y agrupados por clase de carga, y que permitieran que los carros vacíos se aproximaran y se situaran zaga con zaga, para trasladar así las cargas. Pero frecuentemente no habrá más remedio que efectuar el trasbordo en los caminos.

Para evitar las dilaciones en los trasbordos de carga y en la nueva marcha de las columnas, conviene que

tanto la que vaya a entregar como la receptora lleguen simultáneamente al punto elegido, para lo cual ha de procurarse el que ambas, mediante sus Oficiales de reconocimiento, entren en contacto durante la marcha de las mismas hacia aquél. Si la cargada llega primero, y por las condiciones del lugar y del tiempo es conveniente, deberá empezar a descargar, desde luego.

Al descargar previamente para el trasbordo, se constituye en realidad un depósito provisional de suministros, partiendo del aparque de la unidad, ajustado a las circunstancias locales; si el lugar elegido es la proximidad de un pueblo, se podrán utilizar cobertizos para resguardar los artículos; pero nunca han de hacerse estas operaciones dentro del pueblo, sino siempre fuera y en situación que eventualmente proteja de una sorpresa, porque en el interior de éste es más difícil, aparte la consideración militar expuesta, el conseguir la fácil entrada y salida independiente de los vehículos.

Al establecer el punto de trasbordo en las inmediaciones de un pueblo, se determinarán los edificios que puedan utilizarse, se montará una guardia y la vigilancia precisa, tanto para evitar sorpresas como para precaver sustracciones de artículos.

Las pilas de artículos se formarán con la separación debida, para que de ellas puedan cargar simultáneamente el mayor número posible de vehículos, y en algunos artículos como pan y cebada, que se transportan en mayores cantidades, convendrá formar más de una pila.

De efectuarse la operación en alguna explanada inmediata al camino y en donde no se disponga de edificios, la situación de los distintos puntos de entrega de cada artículo y la maniobra que los carruajes han de efectuar para situarlos en ellos, dependerán del terreno disponible; si es amplio, podrán avanzar los vehículos en columna doble con intervalos suficientes para que los artículos descargados queden entre las dos hileras; y pueden también avanzar en fila los carruajes de carga homogénea, dejarla a ambos lados, o que la columna aparque formando cuadro y que los artículos queden en su parte exterior.

Las disposiciones que en cada caso convengan, dependen del terreno disponible y demás circunstancias. Lo esencial es procurar que unos vehículos no se estorben a otros, y que las columnas se reconstituyan en el orden y dirección que convenga a su cometido ulterior, para lo cual se marcarán convenientemente las

rutas de entrada y salida, colocando faroles cuando las operaciones se efectúen de noche.

La dificultad que representa para las compañías automóviles el abandonar las carreteras, dará lugar a que el trasbordo dire to de sus cargas haya de efectuarse frecuentemente en éstas; deberá evitarse que los automóviles tengan que dar media vuelta en los puntos de trasbordo, y para ello conviene que antes de empezar lo se hallen los camiones en la dirección que han de seguir una vez terminado, rebasando con este fin precisamente el punto de trasbordo si vienen por la carretera donde éste se halla, para dar media vuelta en lugar favorable o utilizando caminos laterales próximos.

La unidad que haya de cargar en el punto de contacto también ha de variar de dirección antes de empezar el trasbordo, para continuar la marcha, sin que haya necesidad de que ninguno de los vehículos contramarche en tanto se trasborden las cargas, pues de hacerlo estorbarían los movimientos de los demás.

Supuesto que ambas columnas de carruajes se hallan en el punto de trasbordo en sentido opuesto de marcha, la operación se efectúa situándose los camiones automóviles en columna y bien arrimados a su costado derecho en la carretera, dejando entre ellos las distancias suficientes para que pueda intercalarse entre cada dos uno de los carros de tracción animal; éstos van desfilando hasta colocarse en posición, conforme a la distribución de la unidad hecha para la carga, y una vez cargados continúan su marcha hasta el lugar designado para aparque de los carros cargados.

Si la anchura y circulación por la carretera lo permiten, pueden cargarse los carruajes de tracción animal colocándolos al costado de los automóviles, abatiendo los tableros laterales de las cajas de éstos; puede así reducirse mucho el espacio necesario para el trasbordo.

En el trozo de carretera donde se hayan situado los automóviles no han de entrar los carros más que sucesivamente, a medida que puedan ser cargados, en el parque de vehículos vacíos quedarán las parejas de cuartas y guías de los que se están cargando, para que sea más fácil el acercar los carruajes a los automóviles, pudiendo llevarse las citadas parejas al parque de elementos ya cargados, bien después de terminada la operación, o durante ella, por fuera de la carretera.

Como la colocación zaga a zaga de los carruajes es difícil que la hagan con exactitud los carros tirados por

mulas, deberán los automóviles completar los movimientos, siempre que por las condiciones del ganado no sea de temer que se espante éste con el ruido de los motores.

En el punto de trasbordo deben adoptarse todas las medidas precisas para no entorpecer el paso de otras fuerzas o vehículos, siempre que no se haya determinado por el Mando que el paso quede interrumpido mientras el trasbordo se efectúa, y se han de colocar plantones a alguna distancia, en ambos sentidos de la carretera, para prevenir a los carruajes que se acercuen y regular su paso.

Cuando a la inmediación de la carretera haya explanadas de fácil acceso y piso duro que permita la entrada de los automóviles, será preferible utilizarlas para el trasbordo, bien descargando previamente o directamente de uno a otro vehículo, adoptando ambas unidades las formaciones de aparcar apropiadas al terreno e indicaciones anteriormente hechas para que la operación sea realizada con rapidez y orden.

La entrega de las cargas en su parte administrativa, se efectuará de modo análogo a como se ha indicado para los almacenes, y proporcionándose volantes a cada compañía de carga para que los jefes de carros puedan entregarlos con el recibí al separarse del camión o camiones correspondientes.

Para el trasbordo de cargas de carruajes a convoyes a lomo, se seguirán los principios generales indicados, descargando previamente en alguna explanada inmediata al camino, pero si hubiera que tomarla de camiones automóviles y éstos no pudieran separarse de la carretera, se depositará la de cada uno a su inmediación, bien a su costado fuera del camino, si el terreno lo permite, o a retaguardia de cada vehículo, en otro caso, y allí se prepararán para efectuar la carga por grupos en la forma indicada.

Operaciones para abastecimiento de los trenes regimentales.

254.—Se efectúan de análoga manera a las de trasbordo de carga entre unidades diferentes del servicio de Intendencia, ajustándose a las disposiciones del representante designado por el Mando para dirigir la operación.

Por punto general convendrá descargar y formar pi-

las con los diferentes artículos antes de empezar el suministro, y éstas deberán disponerse de modo que los carros del tren regimental, en un recorrido continuo, carguen primeramente los artículos más pesados y después los más ligeros, abandonando a continuación el lugar en que el suministro se efectúa.

Los carruajes de Intendencia que lleven una sola carga, podrán agruparse cargados y trasbordarse de ellos directamente ésta a los regimentales, en iguales condiciones.

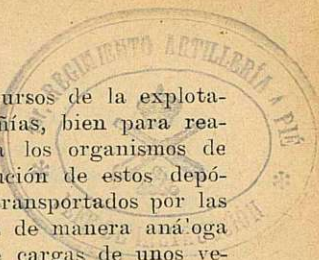
Si concurren en el mismo punto considerable número de carros regimentales, deberán entrar éstos en el centro del abastecimiento por grupos, de manera que no se produzcan aglomeraciones, y ateniéndose constantemente a la regla fundamental de dejar expeditas las entradas y salidas.

Si se emplean columnas de Intendencia o trenes regimentales a lomo, se seguirán las mismas reglas.

Cuando las unidades de Intendencia hayan de entregar los víveres directamente en los acantonamientos de los Cuerpos sin el intermedio de los trenes regimentales, se formarán grupos con los elementos que conduzcan los artículos que se ha ordenado se entreguen a cada unidad, integrándolos en secciones, cuyos Oficiales serán responsables del señalamiento de itinerario de ida y regreso, conforme a las instrucciones que reciban de su Capitán, marcando los puntos en que su sección haya de fraccionarse y concentrarse después del suministro y de que sean recogidos los recibos correspondientes a las entregas hechas. Los grupos entregarán el conjunto del suministro al representante de cada Cuerpo, descargándolos y apilándolos por clase de artículos.

Constitución de depósitos provisionales de suministro.

255.—Cuando las tropas se estacionan por un corto número de días, tomando los puntos en que las compañías de Intendencia entregan los artículos a los trenes regimentales carácter de estabilidad, o en los primeros días de su estacionamiento y antes de que se organice el suministro en almacenes semipermanentes a cargo del personal de etapas, deberán organizarse los citados puntos de suministro, de modo que respondan a su condición de relativamente estables y sirvan para preparar la acción de los organismos que hayan de hacerse cargo de ellos más tarde. Una organización análoga podrá ser-



vir para tener concentrados los recursos de la explotación local, reunidos por las compañías, bien para reaprovisionarse o para entregarlos a los organismos de etapas. El arranque de la constitución de estos depósitos, es la descarga de los víveres transportados por las unidades de Intendencia, realizada de manera análoga a la indicada para el trasbordo de cargas de unos vehículos a otros, cuando se hace utilizando edificios próximos a una explanada de apropiadas condiciones, o en pleno campo, sin construcción alguna aprovechable; es decir, la formación de pilas de artículos en condiciones que faciliten el acceso de los carruajes que hayan de abastecerse, y todas las operaciones, teniendo en cuenta las exigencias militares, la facilidad para el servicio y la regularidad administrativa.

Las reglas de constitución de estos depósitos provisionales serán las mismas indicadas para el paso citado de los trasbordos de carga, con las modificaciones impuestas por la mayor fijeza y por la necesidad de asociar a las operaciones de entrega las de determinadas transformaciones de los artículos de suministro.

Desde el primer punto de vista deberá formarse, con arreglo a su estudio más detenido, un plan de funcionamiento del almacén, distribuyéndose por el Capitán los cometidos, tanto para el almacén propiamente dicho como para las restantes actividades de la compañía, en forma que la misión y responsabilidad de sus subordinados esté bien determinada.

Convendrá encargar a un Oficial de todo el servicio del depósito, incluyendo la contabilidad administrativa, conforme a lo que el Reglamento respectivo determine, bajo la dirección y responsabilidad de conjunto del Capitán, asignándose clases encargadas de recibir y entregar los artículos en relación a los diferentes hacinaamientos formados.

Las condiciones materiales de la instalación, deberán mejorarse arreglando los accesos al almacén, cercándolo con estacones y alambradas y colocando carteles indicadores de la entrada y salida, de la dirección que han de seguir los carruajes, del sitio donde se halle la oficina provisional que ha de instalarse para el Oficial encargado y de la situación de las diferentes secciones del depósito. Estos carteles podrán suplirse por faroles durante la noche.

Para atender a la mejor conservación de los artículos, deberá elegirse para formar las pilas, caso de no haber cobertizos disponibles, un terreno seco y con una ligera

pendiente, en sitio donde pueda obtenerse agua fácilmente y alejado, por lo menos, 100 metros de letrinas, vertederos y de todo cuanto pueda contaminar los víveres depositados; convendrá también que no se halle muy inmediato al emplazamiento de las columnas de víveres montadas ni de otras fuerzas que tengan ganado, por razones higiénicas, aunque el transporte de los artículos de suministro se facilita si no están los almacenes alejados de aquéllas. Las pilas han de formarse sobre una base de vigas, rieles, tablones, haces de ramaje o piedras grandes para impedir el contacto directo con el suelo; también podrán emplearse empaques vacíos, pero no han de usarse con este fin los llenos; en terreno seco, bastará que tenga una altura de unos 20 cms., aumentándose en caso necesario, y haciéndose siempre una zanja alrededor de cada pila para que corra el agua de lluvia.

Las pilas deben cubrirse con encerados por la parte superior y los costados, y si no los hay construirlos formando vertientes para facilitar que el agua resbale. La altura de las pilas, en esta clase de almacenes, no ha de exceder de 2 a 2'40 metros, y se construirán de modo que quede en ellas espacios libres para la ventilación de los artículos. Cada pila se compondrá de bultos de dimensiones uniformes, hechas a ser posible de un solo artículo y conforme a un plan definido, de manera que su contenido pueda contarse fácilmente. Los sacos se apilarán en forma que sus bocas queden hacia el interior de la pila. Si ha habido necesidad de formarlas en tiempo de lluvia, conviene deshacerlas en cuanto exista oportunidad y reconstituirlas o suministrar en seguida su contenido.

Es preferible, pues así se facilitan los suministros o entregas considerablemente, la constitución de pilas pequeñas, dejando entre las mismas espacios para la circulación de carruajes.

La harina debe preservarse especialmente de la humedad, y ha de procurarse colocarla en primer término, a cubierto si es posible; la misma precaución se impone con la sal y el azúcar.

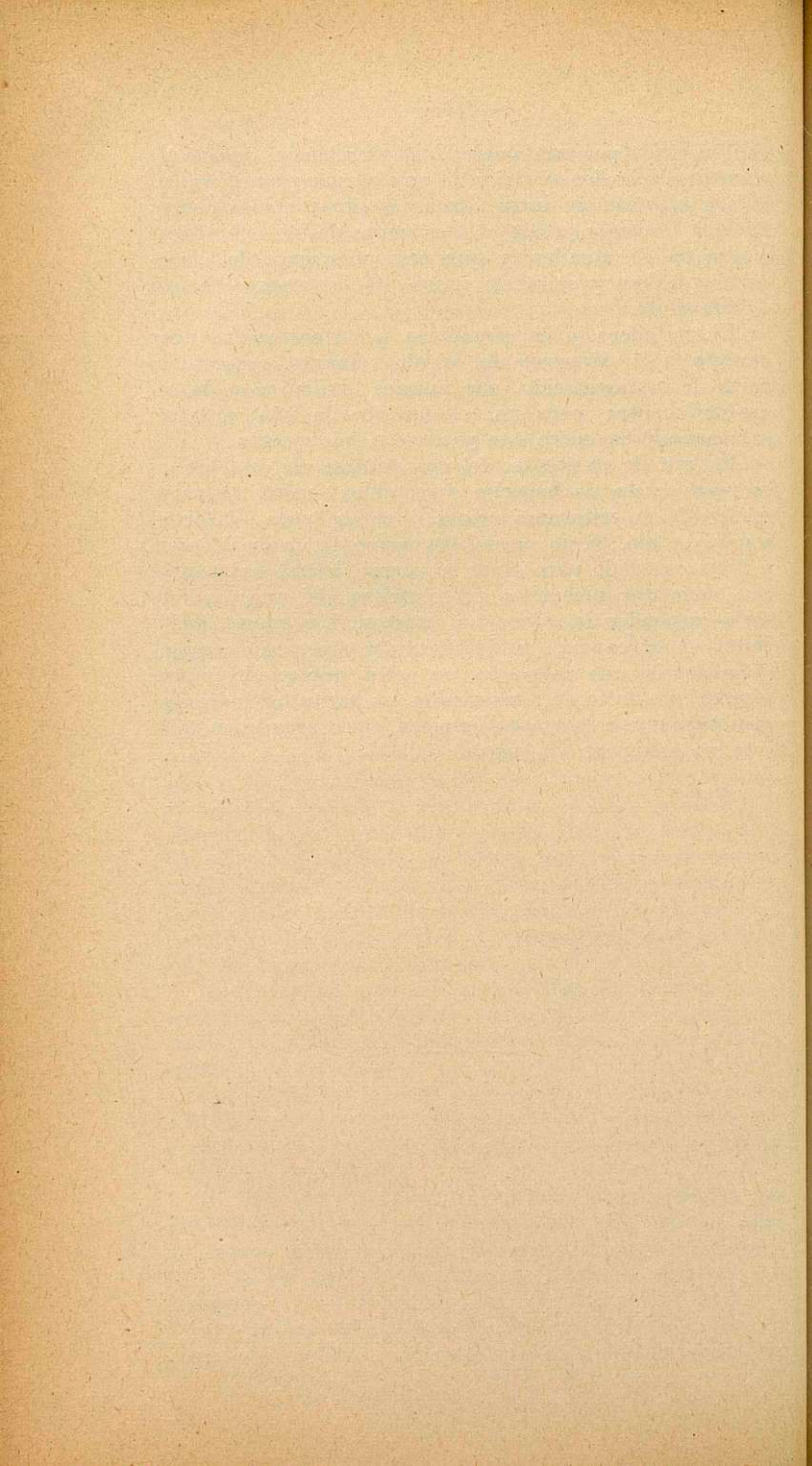
No han de olvidarse las medidas para precaver los posibles incendios, y principalmente el disponer las pilas de paja o heno, si se han formado, en lugar opuesto a la dirección del viento reinante respecto al resto del almacén.

Tratándose de operaciones en que una columna de tropas de efectivo relativamente reducido haya de ser

suministrada por una unidad de Intendencia, dotada de elementos para los servicios de carnización y panificación, la organización de estos almacenes provisionales deberá hacerse teniendo presente el conjunto de los suministros a que ha de atender, y que las operaciones de elaboración de pan y sacrificio y oreo de las reses se hagan debidamente.

El matadero y la panadería se situarán en lugar opuesto a la dirección del viento reinante, respecto al resto de la instalación, por razones higiénicas y de seguridad contra incendios; el depósito de leña, próximo a la panadería, entre ésta y el resto del depósito.

El ganado existente deberá alojarse en establos, si es posible; de no haberlos disponibles, podrá formarse un redil con estacones, vigas o rieles, para evitar el tenerlo atado. Si no puede disponerse de un local fresco y bien ventilado para orear la carne, deberá construirse con elementos adecuados un colgadero, del que sea factible suspender la carne en cuartos. Las reses sacrificadas en el campo, se desollarán y trocearán suspendiéndolas de una cabria con su polea, que puede improvisarse, y a falta de estos medios, se harán las indicadas operaciones con la mayor limpieza y procurando en todo caso no estropear los cueros.



APÉNDICE

APPENDIX

APÉNDICE

CAPITULO PRIMERO

Formaciones para desfiles, paradas y revistas.

ADVERTENCIAS GENERALES. — COMPAÑÍA A PIE. — COMPAÑÍA MONTADA. — COMPAÑÍA DE MONTAÑA. — COMPAÑÍA AUTOMÓVIL. — GRUPO DE DOS O MÁS COMPAÑÍAS. — FORMACIONES, MOVIMIENTOS Y EVOLUCIONES EN UNIÓN DE OTRAS FUERZAS

Advertencias generales.

256.—La instrucción de compañía se dedicará especialmente a los ejercicios preparatorios y de ejecución del servicio o prácticas del mismo, con arreglo a las prescripciones consignadas para la organización y conducción de convoyes en este Reglamento, y se procurará adiestrar a las secciones de modo que sus esfuerzos concurren a un mismo fin. Al orden cerrado se le concederá alguna atención, si bien sólo la indispensable y secundaria que le corresponde, para lo que se tendrá presente que las evoluciones que este capítulo consigna no tienen otro objeto que dar a la compañía normas que le permitan adoptar las formaciones más convenientes en marchas, concentraciones y otras circunstancias análogas.

La compañía efectuará también ejercicios de marcha.

Los ejercicios han de realizarse en todo caso, procurando encauzarlos con miras al servicio en campaña, y en forma de que al mismo tiempo que completan la instrucción recibida por los soldados y clases en períodos anteriores, desarrollen los hábitos de disciplina, cohesión y orden, sin descender a detalles de ejecución, de que no existan dudas y vacilaciones por parte de nadie, y que en cualquier momento la compañía en general y cada uno de sus individuos en particular, presente y mantenga ese aspecto marcial que sólo da una instrucción militar y técnica, sólida y perfecta. En conseguirlo se esforzará todo Comandante de unidad, y ello servirá de base principal a sus superiores para formar concepto de su capacidad y condiciones de mando.

Compañía a pie.

257. Composición.—Consta, normalmente, de tres secciones. Forman parte de ella, además, un suboficial y los trompetas y cornetas que correspondan, según la clase de unidad. Eventualmente, pueden formar con ésta los obreros contratados de la misma.

Cuando la compañía forme con menos de 36 hileras, se organizará sólo con dos secciones, ajustando sus movimientos y evoluciones a lo que sobre el particular se previene.

Cada una de las secciones tiene su guía en forma igual a la establecida para la formación normal de una de ellas. Los guías derecho de la primera sección e izquierdo de la última son, respectivamente, los guías derecho e izquierdo de la compañía en línea.

Las secciones se numerarán de derecha a izquierda en la formación en línea, y de cabeza a cola en la formación en columna.

Aunque en las diversas formaciones se asigna un puesto normal al Capitán, cuando la unidad que manda se encuentra aislada y está maniobrando, podrá colocarse en donde juzgue oportuno.

Cuando por resultado de un movimiento cualquiera de las secciones varíen de lugar o cambie de frente la compañía, tomarán aquéllas el número que nuevamente les corresponda.

1.º—Formaciones.

258.—Las que una compañía puede tomar, son:

La línea.

La línea de columnas de pelotones.

La columna de secciones, y

La columna de pelotones.

Línea.—Las secciones en línea, unas al lado de otras, sin intervalos; el Capitán, cuatro pasos delante del centro de la compañía; los Oficiales, dos pasos delante de la primera hilera de la derecha de sus secciones; el suboficial, detrás del centro de la primera sección y a dos pasos de ella, y los trompetas, cuatro pasos detrás del centro de la compañía (fig. 26).

Línea de columnas de pelotones o, abreviadamente, *línea de pelotones.*—Las secciones en columna de pelotones, unas al lado de otras, a la misma altura, separadas por intervalos iguales a su frente en línea, contados

del costado derecho de una sección al derecho de su inmediata; el Capitán, cuatro pasos delante del centro de la compañía; los Oficiales, al costado izquierdo de sus respectivas secciones, al lado del guía; el suboficial, al costado derecho de la sección de este lado, un metro separado de ella y a la altura de su centro, y los trompetas, cuatro pasos detrás del centro de la línea (fig. 27).

Columna de secciones o, abreviadamente, *columna*.—Las secciones en línea una detrás de otra, a ocho pasos de distancia, contados de guía a guía. El Capitán, cuatro pasos delante del centro de la sección que va en cabeza; los Oficiales, dos pasos delante de la hilera inmediata al guía de dirección de sus secciones; el suboficial, dos pasos detrás del centro de la sección que va en cabeza, y los trompetas, detrás de la última sección y a cuatro pasos de distancia, formados en una fila (fig. 28).

Columna de pelotones.—Las secciones en columna de pelotones, unas detrás de otras, a dos pasos de distancia. El Capitán, cuatro pasos delante del centro del primer pelotón; los Oficiales, un paso a la izquierda de los guías de sus secciones; el suboficial, un metro a la derecha del centro de la primera sección, y los trompetas, cuatro pasos detrás de la última sección (fig. 29).

Cuando la compañía vaya a maniobrar en instrucción, podrá disponerse que los trompetas se separen para efectuar su instrucción especial, o si se considera oportuno, que se embeban en los pelotones.

En todas las formaciones en que concurren los obreros contratados, se situarán a la izquierda del suboficial y a su altura e inmediación, si la colocación de éste lo permite; en otro caso, a retaguardia de la compañía, en el centro, y a dos pasos del guía o de la línea marcada por éstos, según el dispositivo adoptado.

2.º.—Movimientos y evoluciones.

259.—Para formar, deshacer y restablecer la formación, alinearse estando en línea, marchar de frente, oblicuamente, a retaguardia y a los distintos pasos, disminuir y aumentar el frente, cambiar de paso, girar, hacer alto y manejo del arma, se seguirán las prescripciones contenidas en las instrucciones individual y de la sección.

La alineación de la *línea de columnas de pelotones*, se efectuará alineándose las cabezas de las secciones por el costado que se indique, a cuyo fin el Capitán se

situará a cuatro pasos de él; cada Oficial alinea su unidad en el sentido del fondo, como se dijo en la instrucción de sección.

La columna de secciones se alinea, alineando cada Oficial su sección, en el sentido del frente; el Capitán se sitúa ocho pasos delante del guía, y alinea en el sentido del fondo. Colocándose también en tal disposición, alineará el Capitán la columna de pelotones.

Variaciones y cambios de frente y dirección a pie firme y marchando.

260.—En línea.—Las variaciones de frente a pie firme, se ajustan a las reglas ya establecidas en la «Instrucción individual» y de «sección»; pero cuando se efectúan marchando, se diferenciarán de las variaciones de sección en que el guía que sirve de eje varía y marca el paso, y los soldados oblicúan y marchan, alargándole, hasta llegar a la nueva línea, momento en el cual marcarán el paso y se alinearán por el eje, ordenándose después paso ordinario o el que convenga.

Los cambios de frente o dirección, en columna y en línea de pelotones, se efectuarán siempre marchando.

En columna de secciones.—Todas las secciones emprenden la marcha, si se estaba a pie firme, o la continúan, en otro caso; la primera varía al mismo tiempo de dirección, como si estuviese sola, haciendo lo propio las otras al llegar al sitio en que lo efectuó la primera.

En línea de columna de pelotones.—Las secciones emprenden la marcha, o la continúan, variando al costado prevenido la cabeza de la sección que vaya a dicho costado; las otras, alargando el paso y por el camino más corto, marchan a su puesto, tomando, en cuanto lleguen a él, el mismo paso que la sección eje y alineándose por ella.

Para los cambios de frente o dirección, en columna y en línea de columnas de pelotones, el Capitán previene el movimiento con las voces siguientes:

- Voces: 1.^a *Dé frente, variación* (o de frente, variación oblicua) *a la derecha* (o izquierda).
2.^a *Marchen.* (Si la compañía estuviese ya marchando, en la primera voz se suprimen las palabras *de frente*).

Para variar de dirección la columna de pelotones, se siguen las reglas de «Instrucción de sección».

En los cambios de dirección oblicuos, el Capitán indicará el nuevo punto de dirección.

Marchas.

En las marchas en *línea*, será guía de la compañía el derecho de la segunda sección, y por el costado más próximo a él llevarán la alineación las otras secciones.

En la *línea de columnas de pelotones*, el guía será el que resulte en cabeza de la segunda sección, y en la *columna de secciones*, el derecho de la de vanguardia, guardando las otras secciones por él las distancias.

En la *columna de secciones*, los guías del costado de dirección seguirán las huellas del que le precede; en la *línea de columnas*, irán los guías de cabeza a la altura del de la sección de dirección.

En la *columna de pelotones* se observarán las reglas prevenidas en la «Instrucción de sección».

El guía puede ir también a un costado de la compañía, en *línea*; en cualquiera de las secciones, en *línea de columnas de pelotones* o a la izquierda, en *columnas de secciones*; pero en estos casos, ha de prevenirse antes.

EVOLUCIONES AL FRENTE

Formar en línea.

261.—Desde la *línea de columnas de pelotones*.—Todas las secciones hacen por la izquierda en línea (fig. 30).

Desde la *columna de secciones*.—La segunda sección entra por la derecha y la tercera por la izquierda. Sirve de base la sección de vanguardia (fig. 31).

Desde la *columna de pelotones*.—Se ejecuta el movimiento como en sección, sin más diferencia que cuando la evolución se efectúe marchando, el guía marca el paso y los soldados al llegar a la línea lo marcan también y se alinean por el eje, ordenando después el Capitán se tome el paso que convenga (fig. 32).

Formar en línea de columnas de pelotones.

Desde la *línea*.—Las secciones giran al costado derecho como si estuviesen solas, emprendiendo la marcha y variando de dirección sus cabezas al mismo tiempo (fig. 33).

Desde la *columna de secciones*.—La compañía hace pelotones derecha y después emprende la marcha, variando de dirección (fig. 34).

Desde la columna de pelotones.—Sirve de base la sección de vanguardia; la segunda, se coloca a la derecha de la primera; la tercera, entra por la izquierda (figs. 35 y 36).

Formar en columna de secciones.

Desde la línea.—La primera sección se colocará detrás de la segunda, que sirve de base, y la tercera, detrás de la primera (figs. 37 y 38).

Desde la columna de pelotones.—Las secciones adoptan la formación en línea por la izquierda, como si estuviesen solas, y después cierran sobre la de vanguardia (que es la base) para tomar las distancias con que deban quedar en columna (fig. 39).

Desde la línea de columnas de pelotones.—La compañía hace pelotones izquierda y después emprende la marcha y ejecuta la variación a la derecha, tomando a continuación las secciones las distancias a que deban quedar en columna de secciones (fig. 40).

Formar la columna de pelotones.

Desde la línea.—Se manda y ejecuta como en sección (fig. 41).

Desde la columna de secciones.—La compañía hace pelotones derecha, rompiendo a continuación la marcha y variando de dirección sus cabezas de modo sucesivo (fig. 42).

Desde la línea de columnas de pelotones.—La primera sección se coloca a retaguardia de la segunda (que es la base), y la tercera detrás de aquélla (figs. 43 y 44).

262.—*A un costado y a retaguardia.*—Para adoptar una formación a un costado (o a retaguardia), se hará que la compañía tome previamente el nuevo frente, y luego, desde la formación en que en él resulte, se pasa a la que se desee, observándose para ello las reglas antes indicadas, tomando, si fuere preciso, los intervalos o las distancias necesarias.

263.—Con las evoluciones prescriptas y los giros y cambios de frente y dirección, no tiene la compañía lo suficiente para adoptar todas las disposiciones que exijan las circunstancias más imprevistas.

264.—Las evoluciones podrán efectuarse estando a pie firme, en marcha o rompiendo ésta. Cuando la evolución se hace a pie firme, las secciones que hayan de marchar lo efectuarán, por lo general, al paso ordina-

rio, a menos que convenga mayor rapidez, en cuyo caso se agregará a la voz preventiva la indicación de *paso ligero*. Si la evolución se efectúa en marcha (o rompiendo ésta), la base sigue el mismo paso que llevaba y las otras secciones lo alargan o lo acortan para colocarse en su puesto; no obstante, si se quiere que la base acorte el paso o le acelere, o se detenga, se advertirá en la voz preventiva con la indicación de *base, alto* (o acortar el paso, o paso ligero), y las demás secciones se acomodarán al movimiento. Para efectuar la evolución rompiendo la marcha, se antepondrán a la voz preventiva las palabras *de frente*.

Para formar la columna de pelotones y la línea de pelotones al frente, desde la línea y desde la columna de secciones, así como esta última desde la línea de pelotones, la evolución correspondiente se hará siempre emprendiendo la marcha o continuándola.

En las diversas evoluciones convendrá, a veces, que todas las secciones entren por un mismo costado o por otro distinto al indicado como normal, o que la base no sea la que ordinariamente lo es (en este último caso las demás secciones se colocarán, por su orden, detrás de la designada). Para ello, a la voz preventiva se agregará la indicación: *por la derecha* (o por la izquierda) o *sobre tal sección*. Concluida una evolución, el Capitán ordenará el paso que haya de tomarse cuando se esté marchando.

265.—Los intervalos y distancias marcados son los normales; el Capitán puede alterarlos, ya para acomodarse a las circunstancias o al terreno, dentro del fin que se persiga y el objeto que se le haya designado.

La variación de intervalos y distancias puede hacerse sin cambiar la formación de la compañía, o al mismo tiempo de efectuar una evolución. En el primer caso, servirá de base la primera sección (o la central), y las otras tomarán por ella, marchando por el camino más corto, los intervalos (o distancias) marcados. Si dicha variación de intervalos o distancias ha de realizarse al propio tiempo de evolucionar, las secciones cuidarán de entrar ya en la nueva formación con los que previamente se hayan fijado.

266.—Para pasar de unas formaciones a otras, el Capitán ordena la evolución con dos voces de mando: la preventiva, con la que se expresa el nombre de la nueva formación que ha de tomarse, y la ejecutiva, que será la de *marchen*.

Cuando a ello haya lugar, a la primera voz se agre-

gará las particularidades a que se refiere el número 263 y la indicación de *a tantos pasos*, si los intervalos y distancias no han de ser los normales. Ejemplo:

1.º *En columna de secciones* (o *en columna de secciones sobre la primera*, o *en columna de secciones a dos pasos*).

2.º *Marchen*.

Otro ejemplo:

1.º *En línea* (o *en línea, por la derecha*).

2.º *Marchen*.

Se exceptúan las evoluciones conducentes a pasar de la *columna de secciones* a la *línea de columnas de pelotones*, y viceversa, que se prevendrán con las voces correspondientes al giro y cambio de frente o dirección que exigen. Cuando convenga, el giro puede hacerse al costado opuesto del señalado como normal anteriormente.

Para pasar de la *línea* a la *columna de pelotones*, y viceversa, se emplearán las voces prescriptas en la «Instrucción de sección».

Para aumentar o disminuir las distancias o los intervalos sin cambiar de formación, se mandará:

Voces: 1.ª *Columna de secciones* (o *línea de pelotones*)
a tantos pasos.

2.ª *Marchen*.

267.—En las evoluciones, los comandantes de sección, a la voz preventiva del Capitán, dan las voces de mando necesarias, para preparar sus unidades a que efectúen el movimiento a la ejecutiva del Capitán, y conducen dichas unidades al puesto que deban ocupar, teniendo en cuenta los preceptos consignados en este Reglamento, así como el terreno y las circunstancias, de modo que las secciones emprendan el movimiento dispuestas ya en la formación en que han de quedar, o tomen ésta al llegar a su puesto en la nueva formación de la compañía, según los casos; y marchan al paso que se llevaba, o lo marcan, lo alargan o acortan, según exijan los movimientos de las demás secciones. Las secciones, sin perjuicio de la precisión y prontitud debidas, serán conducidas a su puesto por el camino más corto; esto es, por medias variaciones, a menos que las distancias e intervalos precisen el que lo sean por movimientos rectangulares.

268.—Al desplegar en línea, los guías de cada sección no se pondrán en su lugar descanso hasta que haya en-

trado en su puesto la sección inmediata, por su costado; cada sección, *si es necesario*, la alineará su comandante por el costado inmediato a la base.

Al formar en columnas de secciones, en columna de pelotones o en línea de columna de pelotones, los guías derechos, o de cabeza de sección, quedarán en la posición de firmes, hasta que ordene otra cosa el Capitán, quien se colocará, para alinear la compañía, en la forma prevenida. Los Oficiales de sección, *si es preciso*, *alinearán las suyas*.

La tropa ha de estar instruída de modo que al pasar de unas formaciones a otras se alíne sin necesidad de voces de mando de los Oficiales.

269.—Al dar media vuelta los Oficiales, el suboficial y los trompetas continúan en los puestos en que resulten; para que pasen a los normales se da la Voz: *Oficiales, a vanguardia*.

Hallándose la compañía en línea, a esta voz los guías derechos de la segunda y tercera sección, dando un paso oblicuo a retaguardia, o acortando el paso, se colocan detrás de la primera hilera de su sección, donde permanecerán hasta que pase el Oficial a vanguardia por el claro que han dejado, situándose después dichos guías en sus puestos normales.

El suboficial y los trompetas irán a los suyos por el camino más corto, rodeando la compañía. Si está la compañía en columna, los guías no se mueven, pasando el Oficial a vanguardia por el costado izquierdo de su sección, y el suboficial y los trompetas irán a sus puestos por el costado más próximo a ellos.

270.—Como regla general, aplicable a todos los movimientos de la instrucción de compañía, los comandantes de las secciones no repiten las voces de mando del Capitán, cuando todas ellas deban hacer a la vez un mismo movimiento.

271.—*Columna de viaje.*—Se adoptará con las mismas voces y siguiendo los mismos principios establecidos en la instrucción de sección. Entre las secciones se dejará una distancia de tres pasos.

El Capitán irá en el sitio que crea más oportuno; los Oficiales, a la altura de sus secciones, a excepción de uno, que deberá ir a retaguardia.

Los trompetas, a la cola o a la cabeza, según las circunstancias.

Para pasar de la columna de viaje a otra formación, la tropa, sin variar la disposición en que se encuentre, pero unidas sus hileras, marcharán al *paso de manio-*

bra y correctamente al lugar que debe ocupar, tomando al llegar a él, por los medios más sencillos, la formación en que deba quedar.

Compañía montada.

272.—Cuando varias secciones se reúnan, bien en actos de tiempo de paz, revistas, honores, desfiles, etcétera, bien para las aplicaciones del servicio en campaña, obrando sobre el terreno (no inmediatas precisamente, sino próximas entre sí) y con misiones iguales o enlazadas, es principio fundamental que actúen bajo un mando único y que formen la agrupación compañía.

En los ejercicios de aplicación, el Capitán indicará, en términos generales, a los comandantes de las secciones el propósito que tiene y fin que se persigue, así como la misión particular que a cada sección incumbe, cuidando además de mantener el enlace y la coordinación entre las mismas.

Las secciones, unidades exclusivamente *maniobreras*, conservarán la autonomía de movimientos y de actuación en las formaciones de aparque, manteniéndose dentro de las prescripciones generales del mando de la compañía, y contribuyendo con todas sus facultades a lograr los propósitos de éste.

Las evoluciones se realizarán siempre sobre una base o elemento de dirección explícitamente designado por el Capitán en cada una de aquéllas; y en la dirección, asimismo explícitamente señalada por dicho Oficial, las secciones, por el camino más corto, se dirigirán a su puesto en formación y, en su caso, en el nuevo frente o dirección, de manera a constituir aquella formación con oportunidad y orden.

La compañía la integrarán los elementos disponibles, a base de disponerlos, si es preciso, en la forma indicada para la sección.

Ha de tener un mínimo de dos secciones y su Plana Mayor, la que en instrucción podrá ser embebida en éstas. El Capitán y comandantes de sección, en instrucción no tienen puesto fijo, debiendo colocarse en el sitio desde el que puedan vigilar aquéllas; pero en las marchas y desfiles se situarán precisamente en los que se designan para cada uno de los distintos órdenes de formación.

Los guías de la compañía son: en columna, el jefe del pelotón que va en cabeza, y en línea, el del primer pelotón de la segunda sección.

Plana Mayor de compañía.—Un Capitán, un suboficial cierra filas, un cabo furriel y jefe del tren, tres trompetas, un soldado de primera, siete soldados de segunda (asistente, practicante, sastre, zapatero, barbero, ordenanza de suboficial y sargentos y ranchero), cuatro conductores para los carros de raciones y de víveres y bagajes y otros cuatro conductores para eventualidades. Por último, tres obreros (carretero, herrero y guarnicionero) y seis parejas de ganado de respeto.

El tren de víveres y bagajes al mando del furriel se compone de dos carros de raciones, dos de víveres y bagajes y el ganado de respeto, y afectos al mismo, el personal de Plana Mayor.

273.—*Prescripciones para formar la compañía.*—Al toque de *atalajar*, las plazas montadas y los conductores proceden como se ha indicado en la instrucción de sección y se ejecuta cuanto se ha previsto para ésta, recibiendo cada comandante de sección, del personal a sus órdenes, el parte de las novedades al revistarla.

Al toque de *asamblea* se presenta el Capitán, y después de recibir el parte de los Oficiales, se asegura rápidamente de que la compañía está en disposición de marchar. Recibido el parte por el Capitán, éste y los Oficiales montan a caballo, y después mandará:

Voces: 1.^a *Prepárense para montar.*
2.^a *A caballo.*

Los conductores y plazas montadas montan en la forma prevenida.

Los sirvientes, si los hay, ejecutan el movimiento a la *espalda armas*, y marchan al *paso ligero* a montar en los carruajes; personal que, al oír el toque de *bridas*, habrá formado para ser revistado por el comandante de la sección, a cuyo efecto ya se hallará éste presente.

274.—Cuando haya necesidad de formar con rapidez, se cumplimentará lo prevenido para este caso al tratarlo en la sección montada.

275.—*Echar pie a tierra y desenganchar.*

Voces: 1.^a *Prepárense para echar pie a tierra.*
2.^a *A tierra.*
3.^a *Desenganchen.*

o solamente

Voces: 1.^a *A tierra.*
2.^a *Desenganchen.*

bra y correctamente al lugar que debe ocupar, tomando al llegar a él, por los medios más sencillos, la formación en que deba quedar.

Compañía montada.

272.—Cuando varias secciones se reúnan, bien en actos de tiempo de paz, revistas, honores, desfiles, etcétera, bien para las aplicaciones del servicio en campaña, obrando sobre el terreno (no inmediatas precisamente, sino próximas entre sí) y con misiones iguales o enlazadas, es principio fundamental que actúen bajo un mando único y que formen la agrupación compañía.

En los ejercicios de aplicación, el Capitán indicará, en términos generales, a los comandantes de las secciones el propósito que tiene y fin que se persigue, así como la misión particular que a cada sección incumbe, cuidando además de mantener el enlace y la coordinación entre las mismas.

Las secciones, unidades exclusivamente *maniobreras*, conservarán la autonomía de movimientos y de actuación en las formaciones de aparque, manteniéndose dentro de las prescripciones generales del mando de la compañía, y contribuyendo con todas sus facultades a lograr los propósitos de éste.

Las evoluciones se realizarán siempre sobre una base o elemento de dirección explícitamente designado por el Capitán en cada una de aquéllas; y en la dirección, asimismo explícitamente señalada por dicho Oficial, las secciones, por el camino más corto, se dirigirán a su puesto en formación y, en su caso, en el nuevo frente o dirección, de manera a constituir aquella formación con oportunidad y orden.

La compañía la integrarán los elementos disponibles, a base de disponerlos, si es preciso, en la forma indicada para la sección.

Ha de tener un mínimo de dos secciones y su Plana Mayor, la que en instrucción podrá ser embebida en éstas. El Capitán y comandantes de sección, en instrucción no tienen puesto fijo, debiendo colocarse en el sitio desde el que puedan vigilar aquéllas; pero en las marchas y desfiles se situarán precisamente en los que se designan para cada uno de los distintos órdenes de formación.

Los guías de la compañía son: en columna, el jefe del pelotón que va en cabeza, y en línea, el del primer pelotón de la segunda sección.

Plana Mayor de compañía.—Un Capitán, un suboficial cierra filas, un cabo furriel y jefe del tren, tres trompetas, un soldado de primera, siete soldados de segunda (asistente, practicante, sastre, zapatero, barbero, ordenanza de suboficial y sargentos y ranchero), cuatro conductores para los carros de raciones y de víveres y bagajes y otros cuatro conductores para eventualidades. Por último, tres obreros (carretero, herrero y guarnicionero) y seis parejas de ganado de respeto.

El tren de víveres y bagajes al mando del furriel se compone de dos carros de raciones, dos de víveres y bagajes y el ganado de respeto, y afectos al mismo, el personal de Plana Mayor.

273.—*Prescripciones para formar la compañía.*—Al toque de *atalajar*, las plazas montadas y los conductores proceden como se ha indicado en la instrucción de sección y se ejecuta cuanto se ha previsto para ésta, recibiendo cada comandante de sección, del personal a sus órdenes, el parte de las novedades al revistarla.

Al toque de *asamblea* se presenta el Capitán, y después de recibir el parte de los Oficiales, se asegura rápidamente de que la compañía está en disposición de marchar. Recibido el parte por el Capitán, éste y los Oficiales montan a caballo, y después mandará:

Voces: 1.^a *Prepárense para montar.*
2.^a *A caballo.*

Los conductores y plazas montadas montan en la forma prevenida.

Los sirvientes, si los hay, ejecutan el movimiento a la *espalda armas*, y marchan al *paso ligero* a montar en los carruajes; personal que, al oír el toque de *bridas*, habrá formado para ser revistado por el comandante de la sección, a cuyo efecto ya se hallará éste presente.

274.—Cuando haya necesidad de formar con rapidez, se cumplimentará lo prevenido para este caso al tratarlo en la sección montada.

275.—*Echar pie a tierra y desenganchar.*

Voces: 1.^a *Prepárense para echar pie a tierra.*
2.^a *A tierra.*
3.^a *Desenganchen.*

o solamente

Voces: 1.^a *A tierra.*
2.^a *Desenganchen.*

A la segunda voz, en el primer caso, o a la primera en el segundo, echa pie a tierra todo el personal de la compañía, pasando la fuerza de maniobra o sirvientes a formar a retaguardia de los carruajes; a la tercera o segunda ejecutan los conductores la operación de desenganchar, como está prevenido en la instrucción de carreteo, quedando en la disposición ordenada para desfilar pie a tierra con el ganado de la mano.

Mientras desenganchan los conductores, los sirvientes, o en su defecto los jefes de pelotón, repasan los carruajes y dan parte de las novedades a los Oficiales; éstos, después de efectuada su inspección, lo hacen al Capitán, el que manda que desfilen conductores y plazas montadas.

276.—Cuando en una marcha, paso de obstáculos u otras circunstancias, quiera el Capitán que echen pie a tierra los sirvientes, mandará:

Orden o voces: 1.^a *Sirvientes.*
2.^a *A tierra.*

Para montar, estando ya a caballo los conductores, el Capitán manda:

Orden o voces: 1.^a *Sirvientes.*
2.^a *Monten.*

Tanto para montar en los carruajes como para saltar a tierra los sirvientes, se mandará antes *alto*, si la unidad estuviese en marcha.

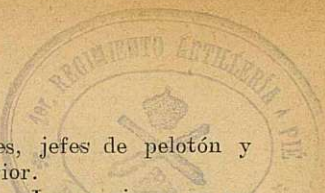
1.º—Formaciones.

277.—*Columna de carruajes* (fig. 45).—Las secciones en columna de carruajes, unas detrás de otras, a cuatro metros de distancia. Los Oficiales y jefes de pelotón, en los puestos señalados en la instrucción de sección; el cierra filas, seis metros a retaguardia del centro de la compañía y en la hilera marcada por los jefes de pelotón.

El Capitán, cuando maniobre sola la unidad, no tiene puesto fijo, y cuando lo ejecute con otras, ocho metros al costado izquierdo del centro de la unidad.

Los trompetas, a la cabeza de la columna y cuatro metros delante; uno de ellos seguirá al Capitán, cuando la unidad maniobre sola.

Columna doble (fig. 46).—Las secciones en esta formación, unas detrás de otras, a cuatro metros de dis-



tancia. La colocación de Oficiales, jefes de pelotón y cierra filas, análoga al caso anterior.

Columna de pelotones (fig. 47).—Las secciones en columna de pelotones, con distancias de cuatro metros entre aquéllas. Los comandantes de sección, en la línea marcada por las parejas de guías del primer pelotón de cada fracción, al costado izquierdo y a cuatro metros. El cierra filas, seis metros a retaguardia del centro de la unidad y costado por el que se efectuó la evolución, alineándose por él, y al opuesto, los trompetas y jefes de pelotón, como en la sección. El Capitán, como en la columna doble.

Columna de secciones (fig. 48).—Las secciones en línea, unas detrás de otras, como se indicó en la instrucción de sección, y el Capitán y trompetas, como en la columna doble.

Línea (fig. 49).—Las secciones en línea, una al lado de la otra y con un intervalo de 14 metros. El Capitán se colocará ocho metros delante del centro de la compañía. Los Oficiales, jefes de pelotón y cierra filas, en los puestos señalados en la instrucción de sección. Los trompetas, a la altura de este último y centro de la formación.

Línea de columna doble (fig. 50).—Las secciones en columna doble de carruajes, una al lado de otra y con sus cabezas a la misma altura, separadas por un intervalo de 20 metros. El Capitán, cierra filas y trompetas se situarán como en el caso anterior. Los Oficiales y jefes de pelotón, como en la de sección aislada.

Línea de pelotones (fig. 51).—Las secciones, con idéntica formación e intervalos de cinco metros entre ellas. El Capitán, tres metros a vanguardia del centro de la compañía. Los Oficiales, un metro delante del de la suya. El cierra filas y trompetas, en análoga forma que en la línea de columna doble.

Tren de la unidad.—En las formaciones de marcha, 20 metros a retaguardia de la unidad, y en las de aparcamiento, 10 metros también a retaguardia de la última fracción que entre en la formación.

Excepcionalmente para desfiles, o cuando el terreno en que se forma lo exija, se emplearán las formaciones siguientes:

Columna de mitades.—Análoga a la de secciones, pero con un frente de dos de éstas.

Columna doble de a dos.—Consiste en dos columnas dobles, separadas por un intervalo de 18 metros. Resulta de hacer un giro desde la formación anterior.

2.º—Movimientos y evoluciones.

278.—Movimientos.—Se rompe la marcha, hace alto, se cambia de dirección y aire, y se ejecutan los giros y marchas a retaguardia, dando el Capitán las órdenes o las mismas voces señaladas para el Oficial en la instrucción de sección, y sujetándose los movimientos de los carruajes a los principios allí consignados.

EVOLUCIONES

a) Desde la columna de carruajes.

Pasar a la columna doble.—Las voces son las mismas que se dan en sección; éstas formarán la columna doble, conforme a lo explicado, independientemente, cerrando luego distancias sobre la primera, que habrá hecho alto a los 30 metros, estando a pie firme o marchando.

Si la columna hubiera de formarse a un costado, se añade a la primera voz la de *cabeza, variación derecha* (o izquierda).

Pasar a la columna de secciones.

Orden o voces: 1.ª *En columna de secciones.*

2.ª *Mar...chen.*

Los Oficiales hacen desplegar sus secciones en línea por la izquierda, cerrando luego las distancias sobre la sección de cabeza, que habrá hecho alto.

Si se quiere cambiar el frente de la nueva columna, se ordenará: *cabeza, variación derecha* (o izquierda).

Pasar a línea.

Orden o voces: 1.ª *Por la izquierda* (o derecha) *en línea.*

2.ª *Mar...chen.*

La primera sección despliega en línea y las restantes son conducidas por sus Oficiales por el camino más corto, hasta que las cabezas hayan ganado el intervalo necesario, y las hacen desplegar por la izquierda, y entran en la línea marcada por la base y por el costado que indicó el Capitán.

Pasar a la línea de columna doble.

Orden o voces: 1.ª *Por la izquierda* (o derecha) *en línea de columna doble.*

2.ª *Mar...chen.*

Se efectúa el movimiento análogamente a lo explicado en el caso anterior, pudiendo alguna sección entrar en la nueva formación por la derecha, añadiendo el Capitán a la primera voz: *tal sección por la derecha.*

b) Desde la columna doble de carruajes.

Pasar a la columna de carruajes.

Orden o voces: 1.^a *En columna.*
2.^a *Mar...chen.*

Las secciones efectúan sucesivamente el movimiento como se explicó en la instrucción de sección.

Pasar a la columna de secciones.

Orden o voces: 1.^a *En columna de secciones.*
2.^a *Mar...chen.*

Las secciones despliegan en línea por la izquierda y cierran las distancias sobre la primera que habrá hecho alto.

Si hubiera de formarse a un costado, se añade a la primera voz: *cabeza, variación derecha* (o izquierda).

Pasar a la línea.

Orden o voces: 1.^a *Por la izquierda* (o derecha) *en línea.*
2.^a *Mar...chen.*

El jefe de la sección que va en cabeza desplegará la suya por la izquierda, y las restantes las conducen por el camino más corto, hasta que las cabezas hayan ganado el intervalo necesario, al costado indicado por el Capitán para hacerlas desplegar y entrar en la línea marcada por la base.

Pasar a la línea de columna doble.

Orden o voces: 1.^a *Por la izquierda* (o derecha) *en línea de columna doble.*
2.^a *Mar...chen.*

La sección de cabeza permanece firme o toma la dirección que indique el Capitán, recorre 30 metros y hace alto; las restantes son conducidas por cambios de dirección de sus cabezas al tomar la alineación o intervalos sobre las bases por el costado señalado.

Si se desea que alguna de las secciones entre en la línea por la derecha, caso de ser tres, añadirá el Capitán, después de su primera voz: *tal sección, por la derecha.*

c) Desde la columna de secciones.

Pasar a la columna de carruajes y a la columna doble de carruajes.

Con las mismas voces e indicaciones que en la instrucción de sección, ejecutando éstas sucesivamente el movimiento a partir de la cabeza.

Pasar a la línea.

Orden o voces: 1.^a *Por la izquierda (o derecha) en línea.*

2.^a *Mar...chen.*

La primera sección avanza 30 metros al frente, o en la dirección que indique el Capitán, y hace alto y rectifica la alineación; las restantes, conducidas por marcha oblicua al costado indicado, entran en la línea marcada por la base.

d) Desde línea.

Pasar a la columna de carruajes, a la doble o a la de secciones.

Orden o voces: 1.^a *Por la derecha (o izquierda) en columna de carruajes (o en columna doble o de secciones).*

2.^a *Mar...chen.*

Ha de iniciar el movimiento la sección del costado indicado en la dirección que marque el Capitán.

Pasar a la línea de columna doble.

Orden o voces: 1.^a *En línea de columna doble.*

2.^a *Mar...chen.*

Forman las secciones en columna doble y son conducidas por los Oficiales, en forma de que cierren los intervalos sobre la que sirve de base al movimiento.

e) Desde la línea de columna doble.

Pasar a la columna de carruajes y a la columna doble.

Con las mismas voces y medios ya explicados, efectuándolo sucesivamente las secciones a partir de la del costado indicado.

Pasar a la línea.

Orden o voces: 1.^a *Por la izquierda en línea.*
2.^a *Mar...chen.*

La primera sección despliega en línea por la izquierda; las restantes lo ejecutan sucesivamente después de haber ganado, marchando al costado izquierdo, el intervalo necesario.

Para formarla a un costado, se ordena un giro previo a éste, y se procede después a formar la línea con este frente.

279.—Movimientos en columna de mitades y en columna doble.—No son más que casos particulares de la columna de secciones y de la línea de columna doble.

Compañía de montaña.

280.—La composición para instrucción, ejercicios de aplicación o maniobras será la que permitan los elementos disponibles, a base de reunir un mínimo de dos secciones y la dotación de Plana Mayor, la que para instrucción podrá embeberse en las secciones.

Plana Mayor.—El Capitán, un suboficial, un cabo (furriel), un soldado de primera, 16 soldados de segunda (asistente, practicante, sastre, barbero, zapatero, ordenanza del suboficial y sargentos, rancheros y ocho soldados de segunda para eventualidades), dos caballos de Oficial, dos de tropa y 12 mulos (10 con baste).

El suboficial será el cierra filas; el furriel, jefe del tren, y los guías de la compañía los indicados en el número 272.

Forman también parte de la Plana Mayor dos herradores y un bastero-guarnicionero.

En cuanto al desarrollo de los ejercicios de aplicación, será el que impongan los preceptos contenidos en la quinta parte de este Reglamento y las orientaciones que se señalan en este apéndice, y sin que, en ningún momento, el que mande fuerzas de esta clase olvide que las evoluciones que se indican no son más que medios para facilitar la ejecución de un servicio, y que se trata de tropas que se mueven y encuadran más con carácter *maniobrero* que con el *táctico*.

Prescripciones para formar la compañía.

281.—El primer toque será el de *embastar* o *atalajar*; los conductores y plazas montadas proceden como se ha indicado. Dentro de cada sección se designarán las cla-

ses que presencien las operaciones a realizar por aquel personal y las que deban ejecutar los sirvientes o fuerza de maniobra, siempre bajo la vigilancia inmediata del Oficial de semana.

Terminadas estas operaciones se visten los soldados y clases en el traje ordenado, cuidando los sargentos o cabos encargados de los grupos antes citados de que lo verifiquen; cada jefe de grupo, al toque de *bridas* conduce el personal al sitio donde se encuentre el ganado o material, para colocar éstas los conductores y plazas montadas y que la fuerza de maniobra, ultimadas las operaciones de carga, forme a retaguardia del material.

El Oficial de semana, que habrá inspeccionado las operaciones de conjunto, sin descender a detalles que incumben a los jefes de grupo, cesa en sus funciones tan pronto manifiesten éstos que los elementos a sus órdenes están en disposición de ser revistados por los comandantes de las secciones, los que se habrán presentado al citado toque de *bridas*.

Al toque de *asamblea* se presenta el Capitán y después de recibir el parte de los Oficiales se asegura rápidamente de que la compañía está en disposición de cargar o marchar. Acto seguido montan a caballo uno y otros, y el Capitán mandará:

- Voces: 1.^a *Prepárense para montar.*
2.^a *A caballo.*

Si la unidad ha de cargar, se verificará la operación con arreglo a los preceptos de este Reglamento y bajo la inmediata vigilancia de los comandantes de las secciones.

Verificada la carga, o en otro caso, dispuesta la compañía para emprender la marcha, se hará la ruptura del parque con las voces indicadas en la instrucción de sección, dadas por el Capitán.

282.—En campaña, acompañará a todas las compañías el *tren de víveres y bagajes*, formado por el ganado de respeto, cargas de equipajes, documentación y víveres de Oficiales y tropa; esta fracción irá mandada por el cabo furriel.

Consta de ocho cargas y el ganado de respeto; las cargas irán distribuídas del modo siguiente: primera, documentación y equipaje del Capitán; segunda, tercera y cuarta, equipajes de Oficiales y repuesta de vestuario; quinta, botiquines de tropa y ganado; y sexta, séptima y octava, víveres.

Los sirvientes serán los herradores, practicantes, asistentes y soldado de Plana Mayor.

1.º—Formaciones.

283.—Columna de cargas (fig. 52).—Las secciones en columna, unas detrás de otras, a cinco metros de distancia. El Capitán, diez metros al costado izquierdo del centro de su unidad y cuatro metros delante de la primera carga, si desfilase sola; los trompetas, en fila, cuatro metros delante del Capitán, y los batidores en fila, también cuatro metros delante de los trompetas. El cierra filas, ocho metros a retaguardia del centro de la unidad y en la hilera, marcada por los jefes de pelotón.

Columna doble de cargas (fig. 53).—Las secciones en columna doble, una detrás de otra, a cinco metros de distancia. La colocación del Capitán, cierra filas, trompetas y batidores, como en la formación anterior, con la diferencia de que, desfilando sola, marchará el Capitán tres metros delante del Oficial que mande la primera sección.

Columna de secciones (fig. 54).—Las secciones en línea, una detrás de otra, a cinco metros de distancia. El Capitán se coloca en el centro y a cuatro metros delante de la primera sección; el cierra filas, ocho metros a retaguardia del último pelotón que haya entrado en la formación, y los trompetas y batidores alineados con él.

Línea (fig. 55).—Las secciones en línea, unas al lado de otras, a cinco metros de intervalo. Si forma la unidad con otras, el Capitán se coloca en el centro, a cuatro metros delante de la línea de Oficiales. Si formase sola, los trompetas en fila, a la derecha de la primera sección, alineados por su primera fila y a diez metros de intervalo; los batidores, a la derecha de los trompetas, en la misma formación y con cuatro metros de intervalo; en este caso el Capitán se colocará en el centro del intervalo de la primera sección y los trompetas y en línea con los Oficiales. El cierra filas, dos metros a retaguardia del primer pelotón de esta sección.

Línea de columna doble (fig. 56).—Las secciones en columna doble, unas al lado de otras y a diez metros de intervalo.

El Capitán, si forma la compañía con otras, cuatro metros delante de la línea de Oficiales y en el centro de ella; y si formase aislada, un metro delante del centro de la línea de Oficiales. Estos, al frente de las suyas, a igual distancia del centro del intervalo de

las dos primeras cargas de ellas. El cierra filas, ocho metros a retaguardia del último pelotón que haya entrado en la formación; los trompetas y batidores, en fila, a la altura de éste y hacia el centro de la compañía.

Línea de pelotones (fig. 57).—Las secciones en línea de pelotones y con intervalos de cinco metros. El Capitán tres metros delante de la fila formada por los jefes de pelotón. Los Oficiales dos metros al costado izquierdo del centro de las suyas. El cierra filas ocho metros a retaguardia y costado indicado del centro de la unidad, a un metro de la hilera de cargas de este lado; los trompetas en fila, cuatro metros delante del Capitán, y delante de ellos los batidores a igual distancia.

Formación en columna de pelotones (fig. 58).—Las secciones, en columna de pelotones con distancia de cinco metros. El Capitán, cierra filas, trompetas y batidores, como en la formación anterior.

Los intervalos a que deben quedar las cargas en todas las formaciones dependerá de que el ganado esté cargado o no. En todo caso se tendrá presente lo prevenido en la instrucción de sección.

284.—*Tren de la unidad.*—En la forma indicada en el número 277.

Excepcionalmente para desfiles o cuando el terreno en que se forma lo exija, se emplean las dos formaciones siguientes, de formar cuatro secciones en la compañía:

Columna de mitades.—Análoga a la de secciones, pero teniendo dos de éstas al frente.

Columna doble de a dos.—Consiste en dos columnas dobles, situadas una al lado de otra, a diez metros de intervalo. Resulta al hacer un giro desde la formación anterior.

2.º—Movimientos y evoluciones.

285.—Detalladas en la instrucción de sección las distintas evoluciones que pueden ejecutarse con ella, únicamente se indican las voces de mando que se han de dar, o señales correspondientes, y las observaciones precisas para que los Oficiales conduzcan sus secciones al sitio en que deben quedar.

Inspirándose el Capitán en los principios expuestos para verificar la alineación de la sección, hará la de la compañía estando en línea; en las demás formaciones

ha de situarse ocho pasos delante del guía para alinear en el sentido del fondo, cuidando los Oficiales de las secciones de ejecutar, en cada caso, lo dispuesto en la referida instrucción.

Para rectificar la alineación, el Capitán mandará:

- Voces: 1.^a *Alineación.*
2.^a *Alto.*
3.^a *Alinearse.*
4.^a *Firmes.*

286.—Variaciones y cambios de frente y dirección.—

Estando en *línea* se harán con las

- Voces: 1.^a *Variación derecha* (o izquierda).
2.^a *Marchen.*
3.^a *De frente.*

La sección del costado nombrado, ejecuta la variación al paso corto, en la forma explicada en la instrucción de sección, continuando en marcha circular hasta que el Capitán da la tercera voz, y la sección o secciones restantes marchan en pistas circulares concéntricas, conservando los intervalos y la alineación por aquélla, y alargan el paso tanto más cuanto mayor sea su distancia al eje de la variación, de modo que todas las cargas de la primera fila resulten próximamente en el mismo radio, a fin de que a la tercera voz marche la unidad alineada con el frente que resulte.

Cuando toda la unidad haya entrado en la nueva dirección, el Capitán mandará *alto*.

En columna de secciones, en línea de pelotones y en línea de columna doble, han de ejecutarse con las

- Voces: 1.^a *De frente, variación derecha* (o izquierda).
2.^a *Mar...chen.*

En los dos primeros casos, la sección que va en cabeza ejecuta la variación al costado nombrado, y las restantes hacen lo propio al llegar al sitio en que lo efectuó la primera. En la *línea de columna doble*, la sección del costado nombrado efectúa el cambio de dirección al paso corto; las columnas restantes lo ejecutan por pistas concéntricas con la primera, guardando los intervalos y la alineación de las cabezas y alargando el paso tanto más cuanto mayor sea su distancia al eje de giro, hasta haber entrado en la dirección definitiva, en que tomarán el paso ordinario.

En todos los casos, cuando toda la unidad esté en la nueva dirección, el Capitán mandará *alto*.

En *columna de pelotones* se seguirán las reglas de la instrucción de sección.

MOVIMIENTOS

Para formar, deshacer la formación, marchar de frente, oblicuamente, a retaguardia y a los distintos pasos, aumentar o disminuir el frente, girar y hacer alto, se seguirán las prescripciones contenidas en la instrucción individual y de sección.

EVOLUCIONES

a) Desde la columna de cargas.

Formar la columna doble.—Cada sección formará la columna doble independientemente, cerrando las distancias sobre la primera, que habrá hecho alto.

Si la columna hubiese de formarse a un costado, se mandará, después de formada al frente, *cabeza, variación derecha* (o izquierda).

Formar en columna de pelotones.

Voces: 1.^a *En columna de pelotones.*

2.^a *Mar...chen.*

Los Oficiales harán que sus secciones tomen esta formación, cerrando después las distancias sobre la primera sección, que habrá hecho alto.

Para formarla a un flanco se mandará primero al frente, y formada la columna se ordenará la *variación a la cabeza*.

Formar en columna de secciones.

Voces: 1.^a *En columna de secciones.*

2.^a *Mar...chen.*

Los Oficiales harán desplegar en línea por la izquierda a sus respectivas secciones, cerrando luego las distancias sobre la primera, que habrá hecho alto.

Cuando deba formarse a un flanco la columna, se hará primero al frente y después se mandará la *variación*.

Formar en línea.

Voces: 1.^a *Por la izquierda, en línea.*

2.^a *Mar...chen.*

El jefe de la sección que va en cabeza mandará a la suya desplegar por la izquierda, y los restantes con-

ducen a las suyas por el camino más corto hasta que las cabezas hayan ganado el intervalo necesario para hacerlas desplegar a la izquierda y entrar en la línea marcada por la base, por el costado indicado por el Capitán.

Formar en línea de columna doble.

Voces: 1.^a *Por la izquierda, en línea de columna doble.*
2.^a *Mar...chen.*

Se ejecuta el movimiento análogamente a lo explicado en el caso anterior, pudiendo alguna sección entrar en la nueva formación por la derecha, añadiendo el Capitán a la primera voz, *tal sección, a la derecha.*

Formar en línea de pelotones.

Voces: 1.^a *Por la izquierda, en línea de pelotones.*
2.^a *Mar...chen.*

La evolución será progresiva, por secciones; hará alto la primera en cuanto tome la formación ordenada.

b) Desde la columna doble.

Formar la columna de cargas.

Voces: 1.^a *En columna de cargas.*
2.^a *Mar...chen.*

Como en sección.

Si hubiera de formarse a un costado, se añadirá a la primera voz: *cabeza, variación derecha* (o izquierda).

Formar en columna de pelotones.

Voces: 1.^a *En columna de pelotones.*
2.^a *Mar...chen.*

Inicia la evolución, por la izquierda, la primera sección, que hará alto al quedar formada la columna de pelotones.

Las demás secciones lo hacen progresivamente, cerrando distancias sobre la precedente.

Si hubiera de formarse a un costado, se añadirá a la primera voz: *cabeza, variación derecha* (o izquierda).

Formar en columna de secciones.

Voces: 1.^a *En columna de secciones.*
2.^a *Mar...chen.*

Las secciones despliegan en línea por la izquierda,

y se colocan a las distancias señaladas. La primera hará alto.

Si hubiera de formarse a un costado, se añadirá a la primera voz: *cabeza, variación derecha* (o izquierda).

Formar en línea.

Voces: 1.^a *Por la izquierda, en línea.*

2.^a *Mar...chen.*

El jefe de la sección que va en cabeza desplegará la suya por la izquierda, y los restantes conducen a las suyas por el camino más corto hasta que las cabezas hayan ganado el intervalo necesario, y entonces las hacen desplegar y entrar en la línea marcada por la base, por el costado que indicó el Capitán.

Formar en línea de columna doble.

Voces: 1.^a *Por la izquierda, en línea de columna doble.*

2.^a *Mar...chen.*

La sección de cabeza queda firmes (o toma la dirección que señale el Capitán) y cada una de las restantes es conducida, por cambios de dirección de sus cabezas, a tomar la alineación por la base, y sobre ella el intervalo señalado.

Formar en línea de pelotones.

Voces: 1.^a *En línea de pelotones.*

2.^a *Mar...chen.*

Se ejecutará progresivamente por secciones. La primera hará alto a la indicación del Capitán.

c) Desde la columna de secciones.

Formaciones de la columna de cargas, de la doble y la de pelotones.

Con las mismas voces y medios explicados en la instrucción de sección, ejecutando éstas sucesivamente el movimiento, a partir de la cabeza.

Formar en línea.

Voces: 1.^a *Por la izquierda (o derecha) en línea.*

2.^a *Mar...chen.*

La primera sección avanza al frente (o en la dirección que le indique el Capitán) 25 metros y hace alto, rectificando la alineación. Las restantes son conducidas por marcha oblicua, al costado indicado, hasta entrar en la línea marcada por la base.

Formar en línea de columna doble.

Se ordenará un giro a uno de los costados y después un cambio de frente en la nueva dirección, rectificando los intervalos sobre la marcha.

Formar en línea de pelotones.

Voces: 1.^a *En línea de pelotones.*

2.^a *Mar...chen.*

El movimiento progresivo lo ejecuta la primera sección, que avanza lo necesario para formar la línea de pelotones y hace alto. Las restantes lo hacen a medida que quede despejado el frente, cerrando las distancias sobre la precedente.

d) Desde la línea.

Formar la columna de cargas, la doble y la de secciones.

Voces: 1.^a *Por la derecha (o izquierda) en columna de cargas (en columna doble o de secciones).*

2.^a *Mar...chen.*

Según el costado que se indique, la sección extrema del mismo iniciará el movimiento en la dirección indicada por el Capitán, siguiéndola las secciones sucesivas.

Si el movimiento se quiere efectuar a un costado, se añadirá a la primera voz: *cabeza, variación derecha (o izquierda)*, indicando el Capitán la nueva dirección al formar la columna sencilla. En el caso de la columna doble se ordenará un giro al costado deseado, o una variación por secciones si se trata de formar la columna de secciones, debiendo en este último caso cerrar después las distancias sobre la que haya quedado en cabeza.

Formar en línea de columna doble.

Voces: 1.^a *En línea de columna doble.*

2.^a *Mar...chen.*

Las secciones forman independientemente en columna doble, y los Oficiales las conducen de modo que cierren el intervalo sobre la primera, que es la que sirve de base al movimiento.

Si el Capitán quisiera que sirviera de base otra sección, antepondrá a la primera voz la de *sobre tal sección*.

Si se ha de formar la *línea de columna* a un costado, se hace girar previamente la unidad a este costado

y a continuación se ordena la formación en línea de columna doble.

Formar la columna de pelotones.

Voces: 1.^a *Por la derecha en columna de pelotones.*
2.^a *Mar...chen.*

La primera sección forma la columna, acortando después la marcha para dar lugar a que las restantes, conducidas por sus comandantes por el camino más corto, encuadren en la formación, en cuyo momento tomará la cabeza el aire normal.

Si se ha de formar la columna a un costado, se mandará con arreglo a los principios indicados en la instrucción de sección.

Formar en línea de pelotones.

Voces: 1.^a *Por la derecha (o izquierda) en línea de pelotones.*
2.^a *Mar...chen.*

Los Oficiales harán formar la línea de pelotones a sus respectivas secciones, cerrando luego los intervalos sobre la del costado base.

e) Desde la línea de columna doble.

Formar la columna de cargas, la columna doble, la columna de pelotones y la línea de pelotones.

Con las mismas voces y principios indicados, efectuándolo sucesivamente las secciones a partir de la del costado que sirva de base.

Formar la columna de secciones.

Se ordena previamente un giro a uno de los dos costados, y después un cambio de frente a toda la unidad.

Formar en línea.

Voces: 1.^a *Por la izquierda en línea.*
2.^a *Mar...chen.*

La primera sección despliega en línea por la izquierda; las restantes lo ejecutan sucesivamente después de haber ganado por marcha al costado izquierdo el intervalo necesario.

Si el movimiento quiere ejecutarse a un costado, se ordena un giro al flanco deseado y se procede después a formar la línea.

287.—Movimientos en columna de mitades y columna

doble de a dos.—Son casos particulares de la columna de secciones o de la línea y de la línea de columna doble.

Compañía automóvil.

288.—La característica del camión automóvil, su potencia de carga, naturaleza de las vías a utilizar, cuanto se ha indicado en la quinta parte de este Reglamento referente a la constitución y marcha de los convoyes de tracción mecánica y, especialmente, las reglas que para la organización general del servicio y empleo de las unidades automóviles marque el respectivo Reglamento, determinan la orientación de los ejercicios que como aplicación deban efectuar las agrupaciones o compañías de automóviles, si han de tener la suficiente preparación para realizar el servicio que pueda encomendárselas en campaña o maniobras.

Los citados ejercicios serán a base de los elementos disponibles y de procurar una perfecta conservación del material, factible de lograr ésta con un entretenimiento regular y revisión de los elementos, toda vez que una movilización de los mismos ocasiona tanto perjuicio al material como si estuviera en uso constante.

A base de reunir un tonelaje útil de unas 38 toneladas por sección, se organizará el grupo o compañía, integrada por tres de éstas, calculándose una capacidad de carga de unas cien toneladas, suficiente para los ejercicios a desarrollar, en los que se han de evitar desplazamientos de vehículos aislados, y sí lograr en las mejores condiciones posibles la vigilancia sobre los conductores y entretenimiento del material, y que a cuantos elementos intervengan se les marque un período de reposo que haga factible, de un modo continuo y regular, el citado entretenimiento. Para ello ha de calcularse que diariamente y por carruaje deben ser empleadas por los conductores dos horas para la limpieza y ligero repaso, sin perjuicio del semanal y de la revisión general que aconseje el régimen de la unidad.

Regla general, a la que ha de subordinar su iniciativa en los ejercicios de aplicación el que mande unidades de esta clase, aparte de la muy principal de la conservación del material y de las que señale el Reglamento del servicio, es la de que los transportes automóviles, por la cuantía del gasto que suponen en relación al combustible y desgaste del material, han de planearse dentro de la mayor realidad posible y de la *economía más severa.*



A tal fin tendrá presente:

1.º Que toda formación automóvil ha de ser perfectamente encuadrada, contando, por lo menos, con un guía y un cierra filas general. Será guía un Oficial o clase, según la importancia de aquélla; montará en el primer carruaje, de no contarse con motocicleta, y estará encargado de regular la marcha, sobre el itinerario dado o jalonado, y los altos, para lo que dispone de un agente de enlace, que marcha en bicicleta. El cierra filas se sitúa en el último camión, de no contarse con motocicleta, marchando a su lado otro agente de la citada condición; cerca del referido cierra filas se dispone el camión taller y el que transporte el personal encargado de reparar las averías; recibe del Capitán noticia del itinerario y destino, a ser posible por escrito. Dentro de la compañía cada sección designa el guía y cierra filas particular, que marcha también en el primero y último carruaje de la fracción.

2.º Reducir, en lo posible, los recorridos en vacío.

3.º Evitar los transportes de pequeños trayectos, un mínimo de 20 kilómetros, sobre todo si no guardan relación con los a efectuar después vacíos para llegar al centro de carga, o para volver desde los de descarga a los lugares designados para aparques, cercanos, por tanto, a las estaciones de abastecimiento.

4.º Restringir al mínimo la duración de los estacionamientos en el curso de un transporte, tomando las medidas necesarias para disminuir las pérdidas de tiempo, fuera del preciso para la carga y descarga.

5.º Los desplazamientos de las secciones se harán en lo posible en forma de que a su vez éstas no tengan que fraccionarse; se evita disminuyendo los puntos de distribución o tomas de carga.

6.º Determinado un itinerario se buscará en él, en toda la longitud del recorrido, las zonas en las que sea factible la descarga del material, en los diversos supuestos. Ello precisa un estudio de los caminos laterales y oblicuos que permitan reducir el fondo de la columna, de los que se puedan utilizar para establecer circuito que salve la dificultad de dar media vuelta a los camiones, de los que, siendo radiales, abrevien la duración de desplazamientos en los elementos de la agrupación, de los lugares en los que sea fácil el enmascaramiento y protección de las operaciones de descarga de las vistas de la aviación, etc. Todos estos informes y los relativos a la configuración del terreno se han de tener con el examen de los mapas, informe del personal pai-

sano y con los que faciliten los agentes especiales.

7.º Las carreteras serán siempre de resistencia suficiente y de anchura en relación a las características de corriente doble o única de circulación, determinando en este caso las zonas en las que no se admita más que esta circunstancia.

8.º La velocidad de jornada será una media de unos doce kilómetros, y se calculará aquélla de 60 a 100 kilómetros. De noche y en comarcas que ofrezcan seguridades, la velocidad puede calcularse de seis a siete kilómetros y un recorrido total de unos 45 ó 50 kilómetros.

9.º Los temas han de ser siempre a base de no dar a estos convoyes cometidos asignados a los trenes regimientales.

10. La menor especialización de los camiones, a fin de poder emplearlos en cualquier clase de transporte.

11. El colocar, con arreglo a lo prevenido en el Reglamento para el empleo táctico de las Grandes Unidades, a las formaciones de automóviles en condiciones de transportar fuerzas de Infantería con sus ametralladoras y tren de combate, a los carros y piezas de Artillería y material de Ingenieros; en cuanto al ganado, se ha de limitar a lo estrictamente indispensable.

12. La conducción de camiones con remolque ha de requerir especial atención, procurando ejercitar al personal conductor en el manejo de los frenos automáticos, base muy necesaria cuando se trate de la formación de trenes automóviles.

13. Se establecerá siempre el servicio de enlaces y transmisiones, con arreglo al respectivo Reglamento y a las normas que, relativas a la forma y manera de ejecutar la misión que se encomienda a estos elementos del Cuerpo de Intendencia, señalen las instrucciones correspondientes.

Plana Mayor.—Un Capitán, un suboficial cierra filas, un cabo furriel, un practicante, tres mecánicos ajustadores, un carretero, un electricista, un forjador, un asistente, un ordenanza del suboficial, seis soldados para el servicio de aprovisionamiento (a ser posible con alguno de los oficios de zapatero, sastre, barbero o carpintero).

Prescripciones para formar la unidad.—Una hora antes de la señalada para la marcha, han de quedar los camiones dispuestos para que pueda iniciarse ésta fácilmente.

Las clases y conductores revistan los vehículos que

tienen a su cargo en la forma dicha en la instrucción de sección, así como el material cargado o a cargar; cuidando además las primeras de reunir a la inmediatez de cada camión al personal sirviente, que se situará como se indicó en la citada instrucción.

Los jefes de grupo se aseguran, acto seguido, de que los de carruaje o conductores tienen la indicación del itinerario, ordenan que se pongan los motores en marcha por un momento y cerciorados de ello dan cuenta al Teniente de que está todo dispuesto para emprender la marcha. Los Oficiales, acto seguido, transmiten el parte al Capitán, no sin antes pasar una rápida revista a los elementos a sus órdenes.

A la hora señalada para la marcha el Capitán ordena monten los sirvientes y se pongan los motores en marcha; después, y sucesivamente, los guías general y particulares y jefes de carruaje, repartidos a lo largo de toda la compañía, harán la señal que marque el Reglamento respectivo para demostrar están dispuestos para iniciar la marcha, la que, vista por el Capitán, sirve para que ordene: *de frente*.

MOVIMIENTOS

289.—Para romper la marcha, acelerar, hacer alto y cambios de dirección y velocidad, se seguirán las normas dichas en la instrucción de sección.

El guía de la compañía ha de tener cuidado de que al iniciar la marcha el primer carruaje lo haga de una manera lenta y progresiva, y que tome velocidad pequeña, ínterin los demás vehículos no están encuadrados en las distancias marcadas, en cuyo instante tomará la reglamentaria.

EVOLUCIONES

290.—Se efectuarán solamente aquellas que requieran los dispositivos de aparque o de los centros de carga o descarga, pero siempre a base de *maniobras individuales*.

291.—Cuando se ordene la concurrencia de las compañías de automóviles a formaciones, revistas, etc., y vayan con material, el que las mande ordenará la *maniobra* con arreglo a las disposiciones dadas para las unidades montadas y que sean de aplicación.

Grupo de dos o más compañías.

292.—No siendo general el caso de emplear las tropas de Intendencia en agrupaciones superiores a la compañía, pudiera bastar lo señalado para la instrucción a pie y con material.

Esto no obstante, como en las formaciones para revistas, marchas y concentraciones, ya independiente o en combinación con otros Cuerpos, se hallarán varias compañías o unidades reunidas bajo el mando de un Jefe, es necesario dar las indispensables reglas para que en estos casos puedan evolucionar y adoptar las formaciones más convenientes.

Con lo indicado se comprende fácilmente la importancia relativa que ha de darse a esta parte de la instrucción, debiendo concederse principal atención a la de sección y *preferentemente a los ejercicios técnicos, propios de la especialidad.*

293.—La reunión de dos o más compañías al mando de un Jefe constituye el Grupo; forma parte del mismo, además del personal de ellas, el Capitán ayudante o un Oficial subalterno que ejerce sus funciones.

294.—Las formaciones que pueden adoptarse son las siguientes:

Línea.—Las compañías en línea, unas al lado de otras, a cuatro pasos de intervalo; el Jefe del Grupo diez pasos delante del centro de los mismos.

La línea no ha de emplearse más que en revistas y paradas, cuando así se ordene. En su virtud, no deberán efectuarse movimientos en dicha formación, ni combinarse ella con las otras al ejecutar las diversas evoluciones.

Línea de columnas de secciones.—Las compañías en columna de secciones, unas al lado de otras, a doce pasos de intervalo; el Jefe diez pasos al frente del centro de la línea, y los Capitanes dos pasos a la derecha de los guías de la primera sección de sus unidades (fig. 59).

Línea de columnas de pelotones.—Las compañías en línea de columnas de pelotones, unas al lado de otras, separadas entre sí por un intervalo igual al que existe entre las secciones, más cuatro pasos (fig. 60).

El Jefe y Capitanes se colocarán análogamente a lo dicho en la formación anterior.

Columna.—Las compañías en columna de secciones, unas detrás de otras, separadas entre sí por una distancia igual a la que existe entre las secciones, más cuatro pasos, contada de guía a guía, desde la última

sección de una compañía a la primera de la siguiente (figura 61). El Jefe se coloca a ocho pasos a la derecha de la primera sección de la compañía que va en cabeza; los Capitanes, cuatro pasos al costado derecho del centro de sus unidades.

Columna por líneas de pelotones.—La compañía en línea de columnas de pelotones, unas detrás de otras, separadas doce pasos de distancia. La colocación del Jefe y Capitanes, análoga a la del caso anterior (fig. 62).

Columna de pelotones.—Las compañías en columna de pelotones, unas detrás de las otras y separadas por cuatro pasos de distancia. El Jefe, como en el caso anterior, y los Capitanes a la izquierda del Oficial de su primera sección, excepto el de la primera compañía que se colocará cuatro pasos delante de ella.

Los comandantes de sección, en todas las formaciones, en el puesto que para cada una se les marca en la «Instrucción de compañía».

Cuando el objeto que se persiga y el espacio de que se disponga lo exijan, se aumentarán o disminuirán los intervalos y las distancias marcadas, no solo entre las unidades, sino también entre los medios grupos que puedan constituirse si se reúnen cuatro compañías, con lo cual resultarán nuevos dispositivos.

Cuando el Grupo tenga un segundo Jefe, éste se situará dos pasos a la izquierda del primero y medio cuerpo de caballo retrasado, conservando este puesto con relación al normal del primer Jefe, aunque éste se separe de él para dirigir o vigilar las evoluciones del Grupo aislado.

El ayudante montado irá dos pasos a retaguardia del Jefe de Grupo. Si no fuera montado irá en las formaciones en línea cuatro pasos a vanguardia del centro del Grupo; en las columnas, dos pasos al costado del guía de dirección de la unidad de cabeza, y en la columna de pelotones, un paso a la izquierda del comandante de la sección de cabeza.

Cuando el ayudante vaya montado se nombrará un Oficial o un suboficial que ejerza las funciones de ayudante y ocupe el puesto asignado a éste en las distintas formaciones.

Los batidores forman con un frente de cuatro hombres, con intervalos de dos pasos, si la formación es en columna de pelotones, y de cuatro en los demás casos; el cabo, dos pasos al frente de la escuadra.

Los trompetas forman en columna de pelotones cuando la formación de la fuerza sea ésta, y en línea en

los demás casos. El maestro se coloca dos pasos delante del centro de la primera fila, y el cabo un poco a retaguardia de la última.

En las formaciones en línea o línea de columnas, los batidores se sitúan a seis pasos a retaguardia del centro de la compañía de la derecha; la banda, a la izquierda de aquéllos, a dos pasos si la formación es en línea, y cinco a retaguardia si la formación fuese en línea de columnas.

En las formaciones en columna, los batidores, seis pasos a retaguardia de la última compañía, y a retaguardia de aquéllos, a cinco pasos, la banda.

Cuando el Grupo vaya a maniobrar en instrucción, la escuadra y banda se separan para efectuar sus instrucciones especiales, o los individuos que se considere oportuno se embeben en los pelotones.

Si el Grupo desfila en columna o en columna de pelotones por el interior de las poblaciones, el Jefe, los batidores y la banda se situarán en los puestos que se les asigna en la formación respectiva.

En la columna de viaje los batidores irán delante del Grupo, a seis pasos del Jefe o del puesto que a éste corresponde en la cabeza del Grupo, y la banda delante o detrás, según prevenga el Jefe; si han de ir delante, la banda marchará a seis pasos de la primera subdivisión del Grupo, y a otros tantos de ésta los batidores.

En columna de viaje el Jefe del Grupo puede ocupar el sitio que tenga por conveniente.

Los Oficiales de Plana Mayor y los que no tengan mando de fuerza, así como el Médico, Capellán y Veterinario, cuando formen se colocarán reunidos en fila cuatro pasos a retaguardia del costado derecho del Grupo en las líneas, y lo mismo en las columnas a retaguardia de la última compañía.

Cuando formen uno o varios suboficiales sin cometido determinado, se colocan reunidos con los obreros contratados en fila o en dos filas si son más de cuatro, seis pasos a retaguardia del costado izquierdo del Grupo en las líneas y lo mismo en las columnas a retaguardia de la última compañía, yendo en la de pelotones cuatro pasos detrás de los Oficiales que puedan formar a la cola de ellas, y a retaguardia de ellos y a las distancias marcadas, los batidores y banda en su caso.

Respecto a la numeración o designación de las unidades, se seguirá igual regla que la consignada para las secciones dentro de la compañía.

Cuando el Grupo se componga de dos o tres compañías se amoldará en sus formaciones, movimientos y evoluciones a las indicaciones que se hacen para el Grupo de cuatro compañías.

295.—Los movimientos que todas las unidades han de ejecutar al mismo tiempo se mandarán a la voz por el Jefe, en tanto el Grupo se encuentre concentrado.

De tal modo lo serán los movimientos del manejo del arma, para alinearse, marchar de frente, oblicuamente, a retaguardia y a los distintos pasos, cambiar de paso, hacer alto y girar, siguiendo para ello los preceptos consignados para la compañía en iguales casos.

Las evoluciones se mandarán a la voz, por señales o por órdenes, preferentemente en estas dos últimas formas, sustituyéndose en estos casos la voz ejecutiva por un punto alto de trompeta o toque de silbato.

En las marchas en línea de columnas, por regla general el guía irá al centro; en otro caso, se prevendrá el costado o la unidad de dirección. En columna se siguen las mismas reglas que para la compañía.

296.—Los cambios de frente y dirección se efectúan siempre marchando.

Para ejecutar un cambio de dirección en *línea de columnas* (ambas formas), la compañía del costado a que se efectúa el movimiento lo hará como si estuviese sola, y se detendrá en cuanto haya marchado en la nueva dirección una longitud igual a su fondo; las otras, por el camino más corto van a sus puestos y se alinean con las ya establecidas.

Desde la columna y la columna de pelotones se procede como en la compañía.

Desde la columna por líneas de pelotones, la primera compañía varía como si estuviese sola, y las otras se ponen en marcha, si ya no lo estuviesen, y hacen lo propio que la primera al llegar al sitio en que lo efectuó aquella.

297.—Como regla general, para todos los movimientos y evoluciones prescritos, los Capitanes no repetirán las voces de mando del primer Jefe, ni darán otra alguna cuando todas las compañías deban ejecutar a la vez el mismo movimiento; en otro caso, darán las necesarias para que cada una efectúe lo que deba hacer.

298.—Tanto en las marchas como en los cambios de frente o dirección, el ayudante, o si éste es montado, el Oficial o suboficial nombrado para ejercer tales funciones, colocado al lado o delante del guía de la com-

pañía de base, la marcará la dirección que deba seguir con arreglo a las órdenes del Jefe.

299.—Durante las marchas, ya de maniobras o ya conducentes a la ejecución de una evolución, las compañías procurarán no separarse de su puesto ni alterar la formación en que estén; pero si el terreno y las circunstancias lo impusieran podrán hacerlo, debiendo en tal caso tomar uno y otra lo antes posible.

300.—Para efectuar una evolución el Jefe del Grupo indicará la nueva formación en que ha de quedar el Grupo, así como señalará la compañía que haya de servir de base y el costado por donde han de entrar las unidades en la nueva línea. Los Capitanes, tan pronto reciban la orden (o el Jefe dé la voz, si por excepción se sirve de este modo de mando), ordenarán, con las voces correspondientes, la ejecución del movimiento que han de efectuar sus compañías, y conducirán éstas por el camino más corto al sitio que hayan de ocupar, adoptando antes, o al llegar a él, la formación en que deban quedar, si es que ha de variar la que tenían, en cuyo último caso habrán de tomar por la base los intervalos o distancias necesarios.

La ejecución de los movimientos y evoluciones que las compañías tengan que efectuar será tan precisa y correcta como si estuvieran solas.

Cuando en la orden o voz del Jefe no se especifique la compañía que deba servir de base ni el costado por donde han de entrar las compañías en la nueva formación, se tendrá presente que en las formaciones en línea de columna será base la segunda compañía y en columna la de vanguardia, debiendo entrar la compañía más inmediata a la base por la derecha y las demás por la izquierda. Para adoptar una formación a retaguardia o a un costado, se cambiará primero de frente o de dirección y después se efectuará la evolución prescripta; o, por el contrario, se pasará desde luego y sin variar de frente a la formación ordenada, cambiando en seguida de frente o de dirección.

En el caso excepcional en que el Jefe emplee voces de mando, la preventiva expresará el nombre de la nueva formación, y la ejecutiva será la de *marchen*, ajustándose para ello estrictamente a cuanto se previene en la «Instrucción de compañía».

En ocasiones podrá hacerse que las compañías tomen previamente la formación que convenga, y después se ordenará la que haya de adoptar el Grupo.

Formaciones, movimientos y evoluciones en unión de otras fuerzas.

301.—Para el caso de que los Grupos de compañías de Intendencia hayan de evolucionar en aquellos actos del servicio en que concurren con otras fuerzas, se tendrán presentes las indicaciones siguientes:

El Jefe superior manda siempre a los regimientos, batallones o Grupos por medio de órdenes o de señales. Solo en el caso de que todas estas unidades se hallasen muy próximas entre sí y tuvieran que hacer a la vez el mismo movimiento, podrá éste efectuarse con voces de mando dadas por este Jefe, las que serán repetidas en sus dos partes, preventiva y ejecutiva, por los Jefes de Grupo.

Las formaciones que pueden adoptar dos o más unidades superiores reunidas son: las de concentración y las de marcha.

Las formaciones de concentración consisten en colocar los regimientos, batallones o Grupos en una o varias líneas, dispuesto cada uno en la formación que el primer Jefe determine. Los intervalos y distancias que separen a las unidades serán, normalmente, de treinta pasos, pero pueden alterarse según las circunstancias.

Las de marcha se constituyen con los Grupos unos detrás de otros, en columna sencilla, de pelotones o de viaje, separados entre sí veinte pasos.

El Jefe superior no tiene puesto fijo cuando las fuerzas que manda se encuentran solas; en unión con otras tropas se sitúan quince pasos delante del centro de su fuerza, o quince pasos al costado de dirección.

Para desfilar por el interior de las poblaciones se coloca diez pasos delante del regimiento, batallón o Grupo de cabeza.

Los únicos movimientos y evoluciones que han de ejecutarse en estas formaciones son: reunirse por haber roto la formación, pasar de la formación de concentración a la de marcha y recíprocamente, y movimientos en la formación de concentración para concentrarse aún más.

Para pasar de la columna de viaje o de marcha a la formación de concentración, e inversamente, el Jefe superior transmite sus órdenes, bien directamente o por medio de un ayudante a los Jefes de Grupo, indicando la unidad base, la formación que han de tomar los Grupos y los intervalos y distancias de sus unidades, en el caso

de que deban ser alterados los normales. Los Jefes de Grupo los conducen, por el camino más corto, al sitio que han de ocupar y los disponen en la formación mandada.

Al reunirse los Grupos toman la formación de concentración o la columna de marcha o de viaje; para ello, una vez ordenada la evolución por el Jefe superior, cada Grupo se reúne aisladamente, y después proceden éstos como acaba de decirse, para pasar de la columna de marcha o de viaje a la de concentración, e inversamente.

Los movimientos en formación de concentración son: marchar, hacer alto, girar y cambiar de frente o dirección.

Los tres primeros, una vez transmitida la orden del Jefe superior, los ejecutan los Grupos a la voz de mando de su Jefe; en las marchas designa aquél la unidad de base, a la que guía y marca la dirección el Capitán ayudante, conforme a las órdenes recibidas.

Para cambiar de frente o dirección (lo que se hace siempre en marcha), se procede de igual manera; la compañía de base lo hace como si estuviese sola y las otras ejecutan los movimientos o evoluciones precisos para colocarse como les corresponda en el nuevo frente o dirección, pero del modo más sencillo y por el camino más corto. Si los Grupos estuviesen en dos o tres líneas, la primera cambia (y se detiene en cuanto avanza una longitud igual a la profundidad de la formación), y las otras efectúan lo propio al llegar al sitio en que varió la primera. En columna se hace el movimiento como en el Grupo aislado.

CAPITULO II

HONORES, REVISTAS Y DESFILES

302.—Para honores, revistas y paradas, las unidades aisladas, hasta la compañía inclusive, forman ordinariamente en línea; el Grupo puede adoptar cualquiera de las formaciones reglamentarias; pie a tierra, pueden abrirse las filas para ser revistadas.

Los intervalos y distancias son los normales, y los señalados para las unidades superiores se aumentan en lo preciso para la colocación de la banda y escuadra de batidores.

Para paradas, honores y revistas, se efectúan las alineaciones por los medios sabidos.

Para alinear el Grupo pie a tierra se colocan los

guías derechos o izquierdos de las compañías, si éstas están en línea, o de la sección de cabeza de cada compañía, si están en columna, en los puntos donde deben apoyar aquéllas; dichos guías son establecidos y alineados por el ayudante, según las indicaciones del Jefe del Grupo, saliendo a la línea a las

Voces: 1.^a *Guías derechos* (o izquierdos), *a la línea*.
2.^a *Marchen*.

Establecidos éstos se manda:

Voces: 1.^a *Alineación derecha* (o izquierda), *o por el centro*.
2.^a *Alinearse*.

A la primera voz, los Capitanes pasan al costado de la alineación, si ésta es por la derecha o por la izquierda, y a la izquierda los de la primera y segunda compañías, y a la derecha los de las otras dos, si es por el centro; a la segunda, las alinean según los principios establecidos, cuidando de conservar los intervalos. Los Capitanes vuelven a sus puestos después de dar la voz de firmes a sus compañías.

Si las compañías están en columna, las secciones son alineadas por sus comandantes que son los que dan la voz de firmes, y los Capitanes se colocan ocho pasos delante del guía de cabeza y alinean en el sentido del fondo. Los guías establecidos, vuelven a sus puestos, cuando oigan la voz de firmes de la compañía inmediata, por el costado opuesto al de la alineación.

Para hacer honores con las compañías con material, desenvainan los sables los Jefes, Oficiales, suboficiales y plazas montadas, excepto los trompetas y la escuadra de batidores, que presenta los mosquetones; en las formaciones pie a tierra solo desenvainan los sables Jefes, Oficiales y suboficiales.

Orden de parada.—Revistas.

303.—Se comprende bajo este nombre las disposiciones especiales y formación que una fuerza ha de tomar para rendir honores.

Para tomar el orden de parada una agrupación cualquiera de unidades, el Jefe superior de ellas manda, a la voz o por medio de órdenes, *al orden de parada*. A dicha voz u orden el Jefe del Grupo da las siguientes

Voces: 1.^a *Al orden de parada*.
2.^a *Mar...chen*.

Cuando las compañías montadas formen con material, los Capitanes repiten las voces del Jefe, añadiendo a la primera la prevención *sirvientes a tierra*.

A la segunda voz, los Oficiales, los batidores y la banda pasan a los puestos que deban ocupar y los sirvientes echan pie a tierra, colocándose en los puestos que se expresan en las instrucciones correspondientes.

Cuando la fuerza forme con otras, los Jefes de Cuerpo o unidades independientes no dan sus órdenes o voces de mando hasta que prevenga pasar al orden de parada el Jefe u Oficial general de quien dependan, el que a su vez no lo hará hasta que lo ordene el Jefe superior de todas las fuerzas.

304.—El Jefe superior de éstas, cien pasos antes de llegar a la persona a quien se rinda el honor, previene los honores correspondientes y se adelanta veinte o treinta pasos para recibirla, saludando con el sable y colocándose medio cuerpo de caballo a retaguardia y al costado opuesto con respecto a las tropas, si aquélla se presenta a caballo, o a la altura del estribo opuesto a las tropas, si lo efectuase en carruaje.

Cuando SS. MM. o personas de la Real familia vengan a pie, el referido Jefe superior echa pie a tierra, a menos que se le ordene lo contrario, y se coloca un metro detrás y otro a su costado, por el lado opuesto a la tropa.

Para cualquier otra autoridad que se presente a pie, el Jefe la acompaña a caballo, a menos que se le ordene lo contrario.

El Jefe superior de las fuerzas acompaña a la persona a quien se hagan los honores, mientras ésta pase por delante de todas las fuerzas.

Los Jefes de Cuerpo, al aproximarse a su fuerza la persona a quien se rindan los honores, mandan colocar las armas en la posición reglamentaria para el honor que deba tributarse y la banda toca el toque correspondiente.

En los honores al Santísimo Sacramento, los Capitanes de compañía montada mandan poner rodilla en tierra y descubrirse a los sirvientes, y si su Divina Majestad pasase por retaguardia, el Estandarte, los Jefes, Oficiales, suboficiales, escuadra, banda y los sirvientes dan media vuelta.

El Estandarte, los Jefes y Oficiales saludan a la persona a quien se haga el honor al pasar a su frente.

Cuando la formación obedezca al propósito de que las fuerzas sean revistadas por la persona a quien se

rindan los honores, al llegar ésta a la altura de cada unidad o fuerza constituyendo Cuerpo, aunque le represente una pequeña unidad, su Jefe principal se adelanta hacia ella, le saluda y le acompaña mientras revista su fuerza, colocándose respecto al Jefe superior de todas en forma análoga y a la que queda establecida para éste respecto a la persona principal, permaneciendo a caballo o echando pie a tierra, según la forma en que aquél venga.

Cuando las unidades pie a tierra sean revistadas por autoridades a caballo, las filas se abrirán a diez pasos.

Terminada la revista de cada Cuerpo, su Jefe principal saluda antes de regresar a su puesto en formación.

Para las formaciones en revista, los primeros Jefes de los Cuerpos se colocan: si la formación es pie a tierra, al costado por donde haya de venir la persona que vaya a revistar, a seis pasos de intervalo y cuatro a vanguardia de la escuadra de batidores; en las unidades montadas la colocación será la misma, pero el intervalo y distancia de seis metros.

Cuando la persona a quien se haga los honores no haya de revistar, los primeros Jefes de las unidades ocupan y permanecen en los puestos que se les señala en el epígrafe siguiente, se trate de una sola compañía o de un grupo.

Terminado el acto y previa la venia de la persona a quien se hayan rendido los honores, el Jefe superior manda pasar *al orden de línea* o *de línea de columnas*, o formación que se tuviera anteriormente.

Llegada la orden, por conducto regular, a los Jefes de agrupaciones, éstos a la voz o por órdenes *al orden de línea*, o de la formación que se tuviera anteriormente, el Jefe de Grupo da las siguientes

Voces: 1.^a *Al orden de línea* (o de la formación que se tuviera anteriormente).

2.^a *Mar...chen.*

Y si son compañías montadas, los Capitanes repiten las voces del Jefe, añadiendo a la primera la de *sirvientes, monten.*

A la voz ejecutiva, los Jefes, Oficiales, batidores y banda vuelven a sus puestos ordinarios en la formación que tenga la fuerza, y los sirvientes montan en los carruajes.

Colocación de Jefes, Oficiales, batidores y banda.

305.—Compañía montada.—El Capitán se sitúa en el centro de su compañía, seis metros a vanguardia. Los Oficiales en sus puestos normales y alineados con el Capitán. Si se adopta alguna formación en columna, se situarán de tal modo solamente el Oficial de la sección de vanguardia; los demás en la columna ordinaria y doble a la altura de la pareja de guías de su primer carro por el costado de dirección, y con el intervalo normal, y en su puesto ordinario en la columna de secciones.

Los trompetas en una fila, al costado de llegada de la persona a quien se hacen los honores, alineados con las parejas de guías y a ocho metros de intervalo de la compañía; alineado con los trompetas, el batidor.

Si con la compañía forma toda la banda y escuadra de batidores, se colocan como se previene para el caso de un Grupo.

Compañía de montaña.—La colocación del Capitán, Oficiales y clases será la indicada en las unidades montadas, sirviendo de referencia en las formaciones en columna la primera o las dos primeras cargas de cada sección.

Compañía pie a tierra.—El Capitán se coloca cuatro pasos en el centro y a vanguardia de su compañía. Los Tenientes alineados con el Capitán delante de la hilera inmediata al guía del costado por donde ha de venir la persona a quien se hace el honor o pase la revista; si la formación es en columna de secciones, se situará de tal modo el Oficial de la sección de vanguardia, permaneciendo los otros en su puesto ordinario, pero en el costado de dirección.

Los trompetas en una fila, al costado por donde haya de llegar la persona a quien se hacen los honores, a ocho pasos de intervalo de la compañía, y alineados con ella.

Si forma toda la escuadra y banda, lo hace como se previene para el caso de la formación de un Grupo pie a tierra.

Grupo de compañías montadas.—El Jefe del Grupo se coloca en el centro del intervalo entre la banda y la primera compañía, por el costado por donde venga la persona a quien se hacen los honores, seis metros al frente. El ayudante al costado opuesto y en la misma línea. El trompeta de órdenes y el ordenanza a reta-

guardia, alineados con los guías de la primera fila de carruajes.

Los Capitanes y Tenientes como queda dicho para las compañías aisladas, alineados con el Jefe del Grupo en las líneas, y solamente los de las unidades de vanguardia en las columnas.

Los trompetas reunidos, mandados por el maestro, forman de a cuatro, o en línea, según lo que el Jefe, en vista del terreno disponible, ordene. El maestro y el cabo de trompetas se alinean con la primera fila; el maestro al costado por donde haya de venir la persona a quien se haga el honor, y el cabo al costado contrario.

Los batidores también reunidos al mando del cabo, forman en una fila, con el mosquetón presentado. El cabo alineado con los batidores, al costado por donde venga la persona a quien se haga el honor.

Las primeras filas de los trompetas y los batidores se alinean con los guías de la primera unidad, al costado por donde se espera la persona a quien se hagan los honores. Los intervalos son de ocho metros entre la banda y la unidad más próxima, y de cuatro entre los batidores y la banda.

Grupo de compañías de montaña.—Se tendrá presente lo prevenido para el caso de estar constituido por unidades montadas.

Grupo de compañías pie a tierra.—El Jefe del Grupo, con el ayudante al costado conveniente, y el corneta de órdenes a retaguardia, en la misma disposición que en el Grupo montado, pero cuatro pasos al frente.

Los Capitanes y Tenientes como queda dicho para las compañías aisladas, alineados con el Jefe del Grupo en las líneas, o solamente los de las unidades de vanguardia en las columnas.

La banda en línea, y los batidores en una fila, alineados con la línea o con la compañía que forme en cabeza, al costado por donde haya de venir la persona a quien se rinda el honor, en disposición análoga a la señalada para el Grupo montado.

La banda se coloca a ocho pasos de intervalo de la compañía más próxima, y a cuatro pasos de la banda los batidores.

Los Oficiales y la Plana Mayor, el Médico, Capellán y Veterinario, cuando asistan a estos actos, tanto a pie como a caballo, se colocarán siempre al costado del ayudante opuesto al Jefe y en la línea de Oficiales, ocupando este puesto en el orden de parada, aunque el

Jefe del Grupo se sitúa en la disposición especial descrita para las revistas.

Desfiles en columna de honor.

306.—El desfile en columna de honor se efectúa formando los regimientos y Grupos unos detrás de otros, y dispuestos en la formación que se prevenga.

Las distancias entre estas unidades serán las normales, aumentadas en lo necesario para la colocación del Estandarte, batidores y banda.

La distancia entre las subdivisiones y unidades de la columna pueden variarse cuando sea necesario, sin que, no obstante, sean nunca mayores que el frente de las subdivisiones.

307.—El Jefe superior de las fuerzas ordena a sus inmediatos inferiores y éstos a los primeros Jefes de los Cuerpos, que prevengan el movimiento, indicando el costado del guía, que será aquel en que se coloque la persona ante quien se desfile, y la formación que haya de adoptarse.

308.—El momento de comenzar el desfile será señalado por el Jefe superior por el toque de *atención general y marcha* (o solamente atención general si se está marchando) de su trompeta de órdenes. Seguidamente el Jefe del Cuerpo que desfile en cabeza y sucesivamente los demás (que habrán hecho adoptar a su unidad la formación prevenida), conforme vaya quedando espacio para el desfile, manda con orden o voz:

Voces: 1.^a *En columna de honor, de frente* (o solo en columna de honor, si se está marchando).
2.^a *Guías a la derecha* (o a la izquierda).

A la segunda voz, el Estandarte y los Oficiales, batidores y banda pasan a sus puestos respectivos.

Las distancias entre las subdivisiones de la columna se toman sobre la marcha.

Los Comandantes de las subdivisiones de la columna, seis pasos antes de llegar a la persona delante de la cual se haga el desfile, mandan:

Voz: *Vista a la derecha* (o izquierda).

A esta voz, todos los Oficiales y tropa dirigen la vista al costado indicado, volviéndola al frente una vez que la hayan rebasado. Igualmente proceden, a la voz de sus Jefes, la escuadra y banda.

309.—El Jefe superior de las fuerzas, seis pasos antes de llegar a la persona ante quien se desfila, saluda con

el sable y después de pasar por delante de ella se coloca, con el sable al hombro, medio cuerpo de caballo retrasado y al costado de llegada de las fuerzas, saludando nuevamente y reintegrándose a la tropa terminado el desfile.

Si la persona ante quien se desfila estuviese en carruaje, se coloca a la altura del estribo contrario a la llegada de las fuerzas.

Los Generales, Jefes y Oficiales saludan y continúan en sus puestos de formación. El Estandarte saludará también.

310.—Los trompetas desfilan tocando en las formaciones de las compañías montadas, y sin tocar, en las de pie a tierra.

311.—Durante el desfile, los Jefes y Oficiales, y los suboficiales, llevan el sable al hombro, y en las unidades montadas, las plazas montadas llevan también el sable al hombro, y los batidores los mosquetones presentados.

312.—Las compañías y secciones, cuando desfilan solas se acomodan a lo que queda indicado, y cuando el Jefe de la fuerza no es montado no permanece al lado de la persona ante quien se desfila mientras aquella pase por delante.

Colocación de Jefes y Oficiales, batidores y banda.

313.—El Jefe del Grupo, seis pasos a retaguardia de la banda de trompetas, si la fuerza va pie a tierra, y seis metros si va montada, y a diez metros a vanguardia del Capitán de la primera compañía.

El ayudante, dos metros a retaguardia del Jefe del Grupo y otros dos al costado izquierdo, si van a caballo, y a dos pasos a retaguardia y dos a la izquierda, si va pie a tierra. Dos metros a retaguardia del Capitán ayudante el batidor y el trompeta, y solamente éste a dos pasos si la formación es pie a tierra.

En las formaciones pie a tierra, los Capitanes en el centro y a vanguardia de su compañía, o de la subdivisión de cabeza de ella, a una distancia mitad de la que tenga la columna. En columna de pelotones, en sus puestos normales y al costado de dirección. Los comandantes de sección, en los puestos normales señalados en la instrucción de compañía, y al costado del guía; análogamente el ayudante a pie.

En las formaciones con material, los Capitanes como pie a tierra y los comandantes de sección en sus puestos normales.

El Capitán de una compañía que forme sola, seis metros o pasos, según que la formación sea a caballo o pie a tierra, a retaguardia de la banda, y seis metros o cuatro pasos al frente de la compañía.

Los Oficiales de Plana Mayor, el Médico, el Capellán y Veterinario, cuando asistan, en sus puestos normales señalados en las distintas formaciones.

Lo mismo los suboficiales sin cometido determinado y obreros contratados.

La escuadra de batidores y trompetas montados forman: los primeros, en cabeza, con intervalos entre los caballos de dos metros; los segundos, en dos filas, si pasan de cuatro, y en una sola en caso contrario, seis metros a retaguardia de los batidores y a vanguardia del primer Jefe de la fuerza.

El cabo de batidores se coloca cuatro metros delante de la escuadra; el maestro de trompetas, dos delante de la banda, y el cabo 1'50 metros detrás de ésta.

Pie a tierra los batidores forman en cabeza con intervalos tales, que los cuatro ocupen igual frente que una sección. El cabo de batidores, dos pasos a vanguardia del centro de la escuadra.

Los trompetas desfilan en dos filas si pasan de cuatro, y en una sola en caso contrario, seis pasos a retaguardia de los batidores y seis a vanguardia del primer Jefe. El maestro de trompetas marcha dos pasos delante de la banda, y el cabo uno detrás de ésta.

314.—Terminado el desfile, el Jefe superior da órdenes para que cese la disposición de la columna de honor, si previamente no se ha indicado a los Generales o Jefes de Cuerpo el sitio preciso en que han de pasar al desfile ordinario.

Transmitidas las órdenes, o llegadas las cabezas de los Cuerpos a dichos parajes, los Jefes de éstos mandarán:

Al orden de (aquí la formación), voz que repetirán los Capitanes y a la que se adoptarán aquella formación y las disposiciones normales de marcha.

CAPITULO III

Saludos.

POSICIÓN DEL SABLE PARA OFICIALES

315.—*Saludos.*—El saludo es un acto en el que todo militar da a conocer su instrucción y disciplina; todo superior debe exigirlo con rapidez, practicándolo el infe-

rior con energía y precisión, y ha de ser contestado por los superiores en igual forma.

El saludo de un soldado señalará el grado de instrucción y disciplina de su regimiento o comandancia.

Todo militar saludará a los Generales, Jefes, Oficiales y sus asimilados de empleo superior, cualquiera que sea el Arma, Cuerpo, Instituto a que pertenezcan en el Ejército o en la Armada. Los suboficiales y sargentos de Intendencia deben ser saludados por los inferiores pertenecientes a las tropas del Cuerpo, y los cabos, por los soldados de su regimiento o comandancia.

Los militares de igual empleo se saludarán entre sí, sin más reglas para iniciarlo que las que señalan el compañerismo y afecto que debe existir entre todos los Cuerpos del Ejército y entre éste y la Armada.

Bajo techado, fuera de los cuarteles y edificios militares, en espectáculos y lugares o locales públicos, abiertos o cerrados, en que las personas del elemento civil no estuviesen obligadas a descubrirse, no lo efectuarán tampoco los militares; pero éstos, no obstante, deberán levantarse y saludar militarmente, si estuvieren cubiertos, cuando llegue a su inmediatez algún superior a quien corresponda saludo, el cual, una vez lo haya contestado, le indicará que tome asiento.

En los patios y cuadras de los cuarteles, las clases e individuos de tropa saludarán como en la calle; en los demás locales, descubriéndose y dejando el paso en corredores y escaleras.

Si el que saluda va fumando, retira el cigarro con la mano izquierda; si va embozado en manta, capote o prenda análoga, se desemboza con presteza antes de saludar; si está sentado, se levanta, cuadrándose; si lleva algún objeto en la mano derecha, lo pasa a la izquierda; si lleva las manos ocupadas o está descubierto, vuelve la vista en dirección del saludo y se detiene o hace frente cuando corresponda.

En las calles se dejará al superior la acera, lado inmediato a la pared o paraje de mejor tránsito.

Los suboficiales saludarán con el sable cuando vayan sustituyendo a un Oficial en el mando de fuerzas. En las revistas de Comisario, y cuando vaya mandando fuerzas independientes, guardia, patrullas, etc., en analogía con lo dispuesto para los Oficiales.

Cuando sean llamados o se dirijan a un superior, procederán en igual forma a la señalada para los Oficiales.

En los demás casos no saludarán con el sable; pero cuando vayan en fila exterior, volverán la cabeza hacia

la persona a quien se haga el honor como demostración de respeto.

Las demás clases e individuos de tropa en ningún caso harán con el sable el saludo prescrito para Oficiales.

Los jinete aislados y parejas, saludarán militarmente con la mano, no haciendo alto para los Oficiales generales; pero en los demás casos, observarán los principios del saludo pie a tierra, deteniéndose y dando frente para el Santísimo, Banderas, Estandartes, Sus Majestades y personas Reales.

Los individuos sueltos, parejas, comandantes de guardia o de otras pequeñas fracciones pie a tierra, que lleven mosquetón, saludarán a los Generales, Jefes y Oficiales en la forma adecuada, cualquiera que sea la posición del arma.

Las parejas o piquetes que, pie a tierra, acompañen al Santísimo, irán descubiertas, colocando el ros a la espalda, pendiente del barboquejo; cuando se dé escolta a otras imágenes, la fuerza irá cubierta.

Los militares sin armas en la mano, en presencia de un superior, permanecerán en el primer tiempo del saludo hasta que se les ordene bajar la mano.

Las clases e individuos de tropa con armas, cuando sean llamados o se dirijan a un superior, si están desmontados, colocan el mosquetón en la posición de descansan, y el sable o machete sobre el hombro. En el primer caso, se mantendrá la mano izquierda en el primer tiempo del saludo hasta que se le ordene llevarla al costado, si no corresponde presentar armas. Si el mosquetón se lleva colgado, o a la espalda, se dejará en estas posiciones. A caballo, se presentará el mosquetón, y el sable se pondrá al hombro, presentándose esta arma cuando corresponda.

El superior contestará al saludo de sus inferiores. Si van varios superiores juntos, contestarán todos.

Cuando sobre la marcha se encuentren tropas en dirección contraria, al llegar sus cabezas a la misma altura, los Comandantes de las subdivisiones mandarán *vista a la izquierda*, y a esta voz, la tropa volcerá para mirar a los que se cruzan; una vez que haya pasado la fuerza, se mandará *al frente*. Los Jefes de ambas tropas se saludarán.

El que vaya mandando una tropa formada, saludará a todos los Generales, y a los Jefes y Oficiales de quien dependa, orgánica o incidentalmente, dentro del Cuerpo, brigada o división, de la plaza o Región a que

pertenezca; se exceptúan los casos en que la tropa rinda honores, dé escolta o desfile en columna de honor.

En columna de viaje, los Jefes y Oficiales saludarán a todos sus superiores jerárquicos.

316.—Saludo sin armas.

1.º Clases e individuos de tropa.

A pie firme.

a) A cabos, sargentos y suboficiales.

Se cuadrará el que lo rinda y tomará la posición del saludo al estar a su altura el superior, volviendo la cabeza hacia el costado por donde venga, para mirarle; el brazo se bajará inmediatamente que el superior haya rebasado el frente del que saluda.

b) A Oficiales, Jefes y Generales.

Seis pasos antes de que la persona a quien se rinde el saludo llegue a encontrarse con el inferior, se cuadrará éste y le dará frente, tomando la posición del primer tiempo del saludo de modo enérgico y breve, a la vez que dirige la vista hacia el costado por donde aquél venga, para mirarle, y sin variar la mano de la posición de dicho primer tiempo, seguirá con la vista al superior hasta dos pasos después que haya rebasado su frente, momento en el cual volverá rápidamente la vista al frente y bajará el brazo a su costado.

c) A las banderas, estandartes y personas reales.

Se practicará lo dicho para el caso anterior; pero dos pasos antes de que la bandera, estandarte o persona real pase por delante del que saluda, inclinará éste la cabeza de modo rápido y sin variar la posición de la mano, manteniéndola así hasta dos pasos después que haya rebasado, levantando entonces la cabeza y bajando de modo enérgico el brazo a su costado.

Marchando.

a) A cabos, sargentos y suboficiales.

Se practicará el primer tiempo del saludo en el momento de llegar a la altura del superior, volviendo la cabeza par mirarle, e inmediatamente se bajará la mano y se dirigirá la vista al frente.

b) A Jefes y Oficiales.

Si el superior está a pie firme, o marcha en sentido contrario que el individuo o clase de tropa, pondrá éste la mano en el primer tiempo del saludo, seis pasos antes de llegar a la altura de aquél, desfilando así y con la vista fija en él hasta que ambos se crucen, momento en el cual volverá la vista al frente con un movimiento

rápido; la mano bajará a su costado dos pasos después que el inferior haya rebasado al Jefe u Oficial.

Si el superior e inferior marchan en la misma dirección, empezará el segundo el saludo cuando ambos estén a la misma altura, terminándolo dos pasos después.

Mientras dure el movimiento del saludo, el inferior marchará *sin bracear*.

c) A Oficiales generales.

Se efectuará como antes se previene, b), para Jefes y Oficiales, con la variación de que el individuo o clase de tropa se detendrá y cuadrará cuando esté a la altura de la persona a quien haya de saludar, si ésta se halla a pie firme, o dos pasos antes de llegar a ella, si viniese en sentido contrario.

Si el Oficial general marchase en la misma dirección que el individuo o clase de tropa, éste iniciará el saludo al cruzarse con él; dos pasos después se detendrá y cuadrará, e inmediatamente bajará la mano, continuando la marcha.

d) A las banderas, estandartes y personas reales.

Si la bandera, estandarte o persona real, marchase en sentido contrario al que lleve quien saluda, se detendrá éste, dará frente y se cuadrará seis pasos antes de que se pongan a la misma altura, practicando lo prevenido para este mismo saludo a pie firme; inmediatamente se deshará el giro y se continuará la marcha.

Si las expresadas enseñas o personas estuvieran a pie firme, el soldado o clase de tropa efectuará el saludo en igual forma, si bien no lo iniciará hasta llegar a su altura, y terminado, deshará el giro y continuará la marcha.

Descubiertos.

Si los individuos o clases de tropa se hallan o marchan descubiertos, o tienen las manos ocupadas, saludarán a Generales, Jefes y Oficiales, parándose (si no están a pie firme) y cuadrándose en el momento de estar a su altura, volviendo la vista para mirar al superior y emprendiendo la marcha inmediatamente.

Para saludar a las clases de tropa en iguales casos, el soldado no se detendrá, pero volverá la vista para mirar a aquéllas.

2.º Jefes y Oficiales.

Los Jefes y Oficiales efectuarán el saludo con la mano, en igual forma que acaba de prevenirse para el soldado y clases de tropa, pero sin detenerse ni cuadrarse cuando se rinda a Oficiales generales, empezándolo dos pasos

antes de llegar a la altura del superior, para terminarlo dos pasos después.

Solo en el caso de que el Oficial se halle descubierto, se detendrá momentáneamente, como muestra de respeto, ante el superior.

3.º Jefes, Oficiales y clases de tropa.

Todo militar sin armas, o con el sable envainado, al ser llamado o dirigirse a un superior, permanecerá con la mano derecha en el primer tiempo del saludo, mientras no se le ordene que la baje.

317.—Saludo con armas.

1.º Clases e individuos de tropa.

A pie firme.

a) A cabos, sargentos y suboficiales.

Se practicará como sin armas, sin más diferencia que en vez de llevar la mano a la prenda de cabeza, se llevará la izquierda o la derecha (según el costado en que tenga el arma el que saluda) a la altura del hombro derecho (o izquierdo), con los dedos unidos y la palma hacia el cuerpo, a tocar la clavícula correspondiente, o el arma, si ésta estuviese sobre el hombro, manteniendo el codo separado del cuerpo y a igual altura que la mano. No se variará el arma de la posición en que se llevaré.

b) A Generales, Jefes y Oficiales.

Seis pasos antes de llegar el superior, el inferior dará frente, efectuará lo que antes se dice para el saludo con armas a clases de tropa, debiendo, además, seguir con la vista a la persona a quien salude hasta dos pasos después que ésta le haya rebasado, momento en el que dirigirá la vista al frente y llevará el brazo a su costado.

Cuando le corresponda el honor de arma presentada o sobre el hombro, se colocará el mosquetón en una u otra posición, según proceda, y se llevará, en el segundo caso, la mano al arma.

c) A las banderas, estandartes o personas reales.

El individuo o clase de tropa dará frente seis pasos antes de llegar a su altura y presentará el arma; si a la persona real no corresponde este honor, se pondrá el arma sobre el hombro, o se efectuará el que corresponda, saludando con la mano como en los dos anteriores casos de este número.

Se permanecerá, en ambos casos, con el arma en la posición respectiva hasta dos pasos después de haber sido rebasado el frente del que tribute el saludo.

Marchando.

a) A cabos, sargentos y suboficiales.

Análogamente que en igual caso sin armas, pero llevando la mano a la clavícula, o al arma, según el caso, en vez de hacerlo a la prenda de cabeza.

b) A Jefes y Oficiales.

Seis pasos antes de que el individuo o clase de tropa llegue a la altura del Jefe u Oficial, volverá la vista para mirarle, y sin variar la posición del arma, llevará la mano a la altura del hombro, como se ha dicho, bajándola después análogamente que en el caso de estar a pie firme.

c) A Oficiales generales.

Se detendrá y cuadrará, poniendo el arma sobre el hombro, si corresponde tal honor, y saludando con la mano, como antes se previene para saludar marchando a Jefes y Oficiales.

Si corresponde el honor de arma presentada, se efectuará así, practicando todo lo mismo, a excepción del saludo con la mano.

d) A las banderas, estandartes y personas reales.

El individuo o clase de tropa se detendrá, cuadrará y dará frente, presentando el arma antes de llegar a su altura; si a la persona real no pertenece tal honor, se pondrá el arma sobre el hombro o se efectuará el que corresponda, llevando, además, la mano a la altura del hombro, como ya se ha dicho.

Se permanecerá en todos los casos con el arma en la posición respectiva, hasta dos pasos después de haber rebasado el frente, descansando inmediatamente el arma, deshaciendo el giro y continuando la marcha.

Cuando un individuo o clase de tropa, con armas, sea llamado o se dirija a un superior, colocará el mosquetón en la posición de descansen, manteniendo la mano izquierda a la altura del hombro derecho; al despedirse, bajará el brazo enérgicamente al costado.

2.º Centinelas.

Los centinelas, según dispone la Ordenanza, se pararán a saludar y darán frente a la campaña o al superior, conservando el arma en la posición en que la tuvieren o poniéndose firmes, si el saludo se rinde a Jefes y Oficiales; y cuando lo sea a quien corresponda arma sobre el hombro o presentada, se pondrá el arma en una u otra posición, según proceda.

Se practicará en cada caso, con la mano, lo que previene este mismo número, ajustándose, además, a los principios en él consignados.

3.º Jefes y Oficiales.

Los Jefes y Oficiales, con el sable desenvainado, harán el saludo como después se previene.

El primer tiempo se ejecutará cuando la persona a quien se saluda diste seis pasos; el segundo, cuando diste cuatro; el tercero, cuando haya rebasado cuatro pasos al Jefe u Oficial, y el cuarto, después de haber dado dos pasos más.

Marchando, se ejecutará el saludo graduando los cuatro tiempos, para hacerlo a las distancias que quedan expresadas.

Cuando, con el sable desenvainado, sea llamado el Jefe u Oficial, o se dirija a un superior, permanecerá en el primer tiempo del saludo hasta que se le ordene, y entonces pondrá el sable al hombro; al despedirse, saludará.

318.—Distintos saludos.

En los actos fuera del servicio, el saludo al Santísimo Sacramento, imágenes sagradas, entierros y personas visibles, y en actos sociales, se efectuará como dispone la legislación vigente.

319.—Arma a la funerala.

En los casos previstos para llevar el arma a la *funeral*a, bastará que el soldado la coloque, colgada del portamosquetón, sobre el hombro derecho, de manera que el cañón quede al frente y la boca hacia el suelo, el cerrojo apoyado en el antebrazo derecho y la mano de este lado extendida sobre el pecho.

La tropa puede tomar la posición de *en su lugar descans*o sin que el arma deje de estar a la funerala.

Para volver a poner el arma en la posición de *descansen*, los soldados la descolgarán y le darán la vuelta.

No se empleará voz alguna de mando para colocar el arma a la funerala; bastará prevenirlo.

El arma a la funerala no se enseñará a la tropa como movimiento.

320.—Posición del sable para Oficiales.

El sable se llevará únicamente en servicio de armas, paradas, revistas, presentaciones, y siempre con el traje de gala; en caso de desenvainarse, deberá colocarse en las siguientes posiciones:

Al hombro.—La mano derecha cogerá el sable por la empuñadura con todos los dedos; el corte o filo quedará al frente; la hoja, apoyada en el hombro derecho; el brazo, doblado, formando un ángulo casi recto, de forma que el puño quede a la altura del cinturón; el codo, pegado al cuerpo. Para los Jefes y Oficiales a caballo, la posición del sable al hombro es la misma que acaba de describirse, con la diferencia de que el pomo de la empuñadura ha de fijarse en el muslo derecho, dándole la inclinación suficiente para que apoyado en el hombro derecho no oscile, cualquiera que sea el aire a que marche el caballo.

El sable se tendrá o llevará al hombro: en la posición de firmes; para marchar aisladamente, ya sea para tomar la venia de un superior o para recibir órdenes; para desfilas en columna de honor o al paso lento, y para acompañar al que pasa revista.

En su lugar descanso.—Se tomará la correspondiente posición de pies; al mismo tiempo se llevará el brazo derecho, a toda su extensión, por delante del cuerpo, apoyando la parte izquierda de la empuñadura en el centro del mismo, y de modo que el filo de la hoja quede a la izquierda y el plano de ella en frente del hombro del mismo lado; la mano izquierda cogerá la muñeca derecha.

Los Jefes y Oficiales a caballo, colocarán el sable en su lugar descanso, bajándolo sobre el borrén delantero, cogiendo la hoja con el pulgar y el índice de la mano izquierda, de manera que quede oblicuamente con la punta algo inclinada hacia la cabeza del caballo y el corte a la derecha.

Cuando la tropa marche con armas, los Oficiales llevarán el sable cogido por la hoja, con el dedo pulgar tendido sobre ella; la mano, tocando la empuñadura; el arco de ésta, hacia afuera, y la hoja, sensiblemente horizontal, la punta al frente; la vaina, descolgada, suspendida y cogida con la mano izquierda por debajo de la anilla, de modo que el brazo quede a toda su extensión.

En este caso, los Jefes y Oficiales a caballo, llevarán el sable al hombro.

Presenten.—La posición de presenten consiste en tomar la que se detalla como primer tiempo del saludo, en la que se permanecerá hasta que se adopte otra.

Rindan.—Al arrodillarse, se bajará el sable hasta que la punta toque en tierra y quede al frente, dejando que el brazo caiga a su extensión, unido al cuerpo, con la

empuñadura rozando el muslo derecho y el arco hacia afuera.

Los Jefes y Oficiales a caballo colocarán el sable de modo que quede como se previene para el segundo tiempo de saludo a caballo.

A la funerala.—Se pondrá el sable entre el cuerpo y el brazo derecho, el arco de la empuñadura al frente, la punta abajo y hacia atrás; la mano derecha lo cojerá por el arco, próxima al pomo, quedando a la altura de la tetilla, y el brazo izquierdo se mantendrá caído naturalmente.

Aunque la tropa tenga las armas a la funerala, los Jefes y Oficiales a caballo llevarán el sable al hombro.

Saludo con el sable.

Uno: Se subirá el sable verticalmente hasta que la mano quede a la altura de los ojos y a la derecha, poniendo el arco de la empuñadura a la izquierda, y dejando la vista despejada.

Dos: Se bajará el brazo hasta que quede completamente extendido a su costado, girando la muñeca de modo que la empuñadura del sable quede a la derecha, con la punta al frente y la hoja formando con la pierna un ángulo próximamente de 60°.

Tres: Se llevará el sable a la posición del primer tiempo.

Cuatro: Se coloca el sable en su primitiva posición.

Estando a caballo se saludará con el sable en igual forma, sin otra variación que la de que el sable quede en prolongación del brazo y un poco separado del cuerpo, para que la hoja esté a veinte centímetros a la derecha del estribo.

Cuando haya de saludarse partiendo de la posición de *presenten*, desde ella se pasará al segundo tiempo del saludo, y desde este tiempo se volverá inmediatamente a la primitiva posición.

Los Generales, Jefes y Oficiales solo desenvainarán el sable para honores, revistas, inspecciones y desfiles (ya en columna de honor o al paso lento), y cuando la tropa marche por el interior de las poblaciones con armas.

Todos los movimientos del manejo del sable por Oficiales, han de practicarse con la misma energía y precisión que se exige a la tropa en los de mosquetón.

CAPITULO IV

MODO DE LLEVAR LA BANDERA Y EL ESTANDARTE, Y DE SALUDAR CON ELLOS.—FORMALIDADES PARA RECIBIRLAS, CONducIRLAS Y DESPEDIRLAS.—COLOCACIÓN EN LAS FORMACIONES.

321.—Bandera.

El abanderado se coloca el portabanderas colgado del hombro izquierdo, con la cuja en el costado derecho, e introduciendo en ella el regatón, sujeta la bandera con la mano derecha a la altura del pecho, conservándola verticalmente. En esta disposición la lleva en columna de honor y siempre que haya de saludar con ella.

Para marchar, se lleva la bandera sobre el hombro derecho, sujetándola con la mano de este costado; en columna de viaje puede colocarse en cualquiera de los hombros.

En la posición de *firmes*, se baja la bandera hasta apoyar el regatón en tierra, sosteniéndola con la mano derecha a la altura del pecho.

En la posición de *en su lugar descanso*, se sostiene la bandera con ambas manos, en forma análoga a la señalada para en su lugar descanso con mosquetón.

Para saludar con la bandera a pie firme o en marcha, el abanderado la coloca verticalmente sobre la cuja, y cuatro pasos antes de llegar frente a la persona a quien se hace el honor, o cuatro pasos antes de que ésta llegue a la bandera, corre la mano derecha a la altura de los ojos e inclina la bandera adelante y hacia la derecha unos 45 grados, manteniéndola en esta posición hasta después de haber rebasado dicho frente dos pasos.

Al rendir las armas al Santísimo Sacramento, se bajará todo lo que se pueda la bandera en dirección del sacerdote que lleva S. D. M., sin que la moharra ni el paño toquen al suelo, levantándola en seguida que haya pasado.

322.—Estandarte.

Pie a tierra, se lleva cogido por el asta a la altura del guardamano, apoyado en el hombro derecho, con la mano a la altura del codo y el brazo ligeramente inclinado.

En la posición de *firmes*, se baja hasta apoyar el regatón en tierra, al lado del pie derecho, teniendo el asta vertical.

A caballo, se lleva verticalmente, con el regatón introducido en la cuja, que se coloca en el estribo derecho, y cogido con la mano derecha por el sitio protegido por el guardamano, después de introducir el antebrazo por la correa del asta.

323.—Saludos.

Pie a tierra.—*A pie firme.*

Cuatro pasos antes de que llegue la persona a quien se haya de saludar, se extiende el brazo derecho al frente a toda su extensión, manteniéndolo en esta posición hasta que la referida persona haya rebasado dos pasos.

Marchando.

Cuatro pasos antes de llegar a la persona a quien se rinda el honor, se lleva la moharra hacia adelante, sujetando la parte inferior del asta entre el cuerpo y el brazo; cuando se haya rebasado dos pasos, se vuelve el estandarte a la posición de al hombro.

A caballo.

Se extiende el brazo derecho al frente a toda su extensión, manteniendo el regatón del asta dentro de la cuja.

324.—Rendir el estandarte.

Pie a tierra.

Se inclina todo lo que se pueda el estandarte hacia adelante, echando para ello hacia atrás el regatón sin que el paño toque el suelo.

A caballo.

Se saca el regatón de la cuja y se inclina al frente hasta que la moharra llegue a la altura del estribo derecho.

325.—Cuando una unidad cualquiera haya de formar con estandarte, se constituirá previamente una escolta propia, que siempre le acompañará, y otra accidental, que solo lo hará para ir con él o para dejarle en el lugar en que se custodie.

La escolta permanente la formarán cuatro cabos o soldados de primera, elegidos, a ser posible, condecorados.

El Oficial portaestandarte será el encargado de dar las voces de mando necesarias para los movimientos que

tenga que ejecutar su escolta permanente, excepción hecha de los casos en que vaya acompañado por el Capitán ayudante.

El estandarte no tendrá escolta especial o permanente cuando formando pie a tierra, la fuerza que le acompañe no exceda de una compañía.

Cuando el estandarte esté guardado en lugar distinto de aquel en que forme la fuerza, la escolta para ir a recoger o depositar el estandarte estará formada, además de la permanente referida, por la escuadra de batidores y la banda de trompetas, formando aquélla a vanguardia de la escolta permanente.

La escolta para ir a recoger y depositar el estandarte será mandada por el Capitán ayudante.

326.—Formada la fuerza, su Jefe da las órdenes correspondientes para la incorporación del estandarte, desfilando el ayudante con la que haya de escoltarlo hasta el lugar donde esté depositado y mandando presentar armas y tocar marcha. El ayudante se dirige al Oficial portaestandarte, que ya debe estar preparado, saluda y se coloca a su izquierda, marchando a colocarse dos pasos delante de la escolta y rompiendo la marcha para incorporarse a la fuerza. La banda toca marcha durante el trayecto.

El Jefe de la tropa, al divisar al estandarte, manda presentar armas, anteponiendo a la voz de *presenten* la de *al estandarte*; el trompeta de órdenes y la banda (si no acompaña a la enseña) tocan la Marcha Real.

Al llegar a la formación, el ayudante mandará hacer alto a la escolta, presentar armas y acompaña al portaestandarte hasta su puesto de formación, en cuyo momento el Jefe manda descansar las armas, retirándose a sus puestos el ayudante y la escuadra y banda, si así procede.

Los Jefes, Oficiales y suboficiales saludarán con el sable, si el estandarte pasa ante ellos, y también lo harán con la mano todos cuantos se encuentren fuera de filas.

Si el estandarte se guarda en sitio muy próximo al de formación de la tropa, solo irán a recogerlo el ayudante y la escolta.

Si la formación es en el interior del cuartel, únicamente acompañará al estandarte desde el cuarto de banderas al patio el Capitán ayudante, colocándose siempre a su izquierda.

En ambos casos el Jefe de la fuerza manda presentar armas y tocar marcha al avistarlos.

327.—Para despedir el estandarte y conducirlo donde se haya de guardar, se observarán las mismas formalidades que para recibirlo.

328.—Cuando una fuerza que lleve estandarte rompa filas, se constituirá una guardia de honor, la cual mantendrá un centinela donde esté aquél colocado.

329.—Si la fuerza que forma no tuviera ayudante, el Jefe que la mande designará un Oficial que desempeñe sus funciones.

330.—El Jefe de la fuerza que reciba o despida estandarte permanecerá todo el tiempo que toque la banda o música la Marcha Real con el sable en el segundo tiempo del saludo, es decir, abatido.

Todos los militares, durante la ceremonia de recibir o despedir la bandera o estandarte, tendrán la mirada fija en ella, y permanecerán con la mano o sable en el primer tiempo del saludo, mientras se toque el Himno Nacional.

331.—Las formalidades anteriores se usarán en guarnición, campo o cantón, siempre que el paraje donde esté depositado el estandarte se halle a bastante distancia del sitio en que se reuna el Cuerpo.

332.—En el honor de conducir el estandarte, alternarán todos los Tenientes y Alféreces del Cuerpo.

333.—En las formaciones a pie se mandará armar el mosquetón a la escolta y a toda la fuerza antes de presentar armas para recibir el estandarte, permaneciendo aquél armado mientras el estandarte esté en filas, y poniéndolo sobre el hombro al romper la marcha.

334.—Colocación del estandarte.

En un grupo de compañías a pie.—Formando cuatro compañías, entre la segunda y la tercera, y formando dos o tres, entre la primera y la segunda; en las líneas, cuatro pasos a vanguardia del centro del intervalo entre dichas compañías; en las columnas, a la mitad de la distancia entre las mismas compañías, en el eje de la columna, en la de pelotones y al costado de dirección, cubriendo al guía en las demás. Su escolta, en una fila, dos pasos a retaguardia, en las columnas, y alineando con la primera fila de las compañías en las líneas.

Con una sola compañía a pie.—Cuatro pasos al frente del centro de la compañía, en las formaciones en línea; y en la misma disposición que en el grupo, seis metros al frente de la compañía, en las columnas. En todos los

casos, el Capitán se coloca a su izquierda, y la escolta, como en el grupo, formando de a dos en la línea con intervalos cerrados.

La distancia entre las correspondientes compañías del grupo se aumentarán en las formaciones en columna, en los cuatro pasos (seis metros yendo a caballo) que ocupan el estandarte y su escolta, sin alterar la colocación con respecto a su compañía, del Capitán de la que sigue al estandarte; análogamente se aumentará en las formaciones en línea el intervalo en el frente ocupado por la escolta.

CAPITULO V

TOQUES DE CLARÍN Y TOQUES GENERALES

335.—Toques de clarín.

Los toques de ordenanza, su simplificación y empleo, serán los siguientes:

A caballo.—Formada la fuerza, significa montar a caballo sin tiempos.

Fuera de este caso, es el toque de alarma, y al oírlo, todo el personal procederá con la mayor rapidez a vestirse en traje de marcha, ensillar, atalajar, etc.

Alto.—Para detener la marcha.

Alto el fuego.—Para suspenderlo.

Asamblea.—Indica el momento de formar, pasar revistas, etc.

Atalajar.—Para efectuar esta operación o la de embastar en la forma prevenida.

Ataque.—Para disponer la carga del material.

Atención.—Es el que precede a todos los toques. Equivale también a la voz de firmes, y seguido de dos puntos altos, significa parte.

Bridas.—Indica que se pongan éstas al ganado.

Columna.—Para formar en este orden. Un toque solo indica la de carruajes o cargas; repetido, la doble, y seguido del de sección, la de secciones.

Compañía.—Combinado con el de atención, para formarla pie a tierra.

En la instrucción de grupo y seguido de uno, dos o tres puntos, que el movimiento debe efectuarlo la primera, segunda o tercera compañía.

Derecha.—Marca el giro a este flanco, o que el movimiento dispuesto ha de verificarse por este costado.

Descanso.—Equivale a la voz de en su lugar descanso, y repetido, a la de *discreción descanso*.

Descargar.—Para disponer la descarga de material.

Diana.—Es la señal para que todo el personal se levante.

Envainen sables.—Para ejecutar lo que este nombre indica.

Galope.—Para tomar este aire. Dado después de una evolución, indica aumentar la velocidad al ejecutar el movimiento.

Izquierda.—Para los mismos efectos que el de derecha, al flanco izquierdo.

Línea.—Para formar en este orden.

Llamada.—Para reunir la tropa separada del sitio de formación, y para ciertos actos del servicio económico.

Llamada de honor.—Para hacer honores a la persona a quien correspondan. Fuera de este acto, para reunir a los Oficiales.

Llamada de trompetas.—Para reunirlos.

Marcha.—Para romperla al paso, o tomar este aire yendo al trote o galope.

Misa.—Para formar y asistir a este acto.

Oración.—Para el acto que su nombre indica, y con el cual termina el día militar.

Orden.—Para recibir ésta. Estando en orden de línea, significa abrir o cerrar los intervalos. En las marchas se toca para que los carruajes se arrimen bien a su mano, dejando libre el centro del camino.

Parque.—Para aparcar como convenga. El toque solo significa el aparcar en una fila; con dos puntos altos, en dos filas, y seguido del de sección, hacerlo por secciones.

Pie a tierra.—Significa efectuar este movimiento sin tiempos.

Puntos de marcha.—Son los que se tocan durante ella, y para hacer los honores a quien corresponda.

Rancho.—Es el toque para distribuirlo.

Retaguardia.—Dado aisladamente, indica media vuelta. En las combinaciones sirve para fijar el frente al terminar una evolución.

Retreta.—Para retirarse la tropa al cuartel, tiendas o alojamientos.

Rompan el fuego.—Para que se comience.

Saquen sables.—Para efectuarlo las plazas montadas, a un tiempo.

Sección.—Para dirigirse a una de éstas en particular. Combinado con el de atención, para formarla pie a tierra.

Trote.—Para tomar este aire. Dado después de una

combinación, significa ejecutar el movimiento aumentando la velocidad, y estando pie a tierra equivale a la voz de rompan filas.

Vanguardia.—Indica el frente a que ha de quedar, después de terminada una evolución.

Variación.—Para indicar un cambio de dirección.

La voz de marchen y todas las demás ejecutivas, se indicarán con un punto alto.

Cuando los toques se refieran a una compañía o sección suelta determinada, para evitar confusiones deberán ir seguidos de la contraseña particular, que en modo alguno será un toque de ordenanza.

Para las voces preventivas de maniobras, se combinarán los toques en el mismo orden en que están las palabras de las voces de mando correspondientes a los movimientos.

Los toques de clarín deben economizarse en las maniobras y evoluciones, porque son muy expuestos a equivocaciones; tienen más general aplicación para hacer los honores que marca la ordenanza y para la ejecución de distintos actos en el servicio de guarnición y de campaña. Los toques de fuego y alto el fuego sirven para empezarlo y concluirlo, pero solo se usarán en los ejercicios ordinarios de tiro, como advertencia a los encargados de la observación, cuando no se disponga de teléfono.

336.—Toques generales.

En las agrupaciones de fuerzas de distintas Armas y Cuerpos, se usan también los llamados toques generales, ejecutados con el cornetín de Infantería o con el clarín con traspositor para cornetín.

De estos toques solamente podrá hacer uso el General que mande tropas combinadas, y se emplearán, yendo precedidos del preventivo, cuando se dirijan a todas, o del correspondiente cuando se dirijan a una sola Arma.

Toda orden comunicada por medio de toques generales que afecten a las tropas de Intendencia, serán repetidas por medio de los toques de clarín correspondientes de cada una de la unidades que formen Cuerpo.

Estas adoptarán toques especiales, llamados contraseñas, que se usan en concurrencia con otros Cuerpos montados, a continuación de los toques reglamentarios.

337.—Significación de los toques generales.

Atención general.—Para que se preste atención por todas las tropas mandadas por el General que lo ordena. Es, además, preventivo de los otros toques generales.

Marcha.—Para que avancen las fuerzas.

Alto.—Para que se detenga la marcha.

Fuego.—Para que empiece en toda la línea.

Alto el fuego.—Para que cese.

Ataque.—Para que la Infantería ataque a la bayoneta y la Caballería se lance a la carga.

Llamada.—Para la reunión después de un combate.

Generala.—Para señalar la presencia repentina de la Caballería. Es señal de alarma para equiparse, armarse y formarse inmediatamente.

Retirada.—Para que las fuerzas se retiren ordenadamente.

Orden general.—Para que se acuda al alojamiento o paraje donde se establezca el General, para tomarla.

Infantería, Caballería, Artillería.—Solos, advierten la presencia lejana de fuerzas enemigas de estas Armas. Cuando preceden a algunos de los toques anteriores, este último se refiere exclusivamente al Arma indicada.

338.—Toques de clarín.

Los toques reglamentarios son los indicados en la tabla siguiente:

Cargar y a Caballo



Alto

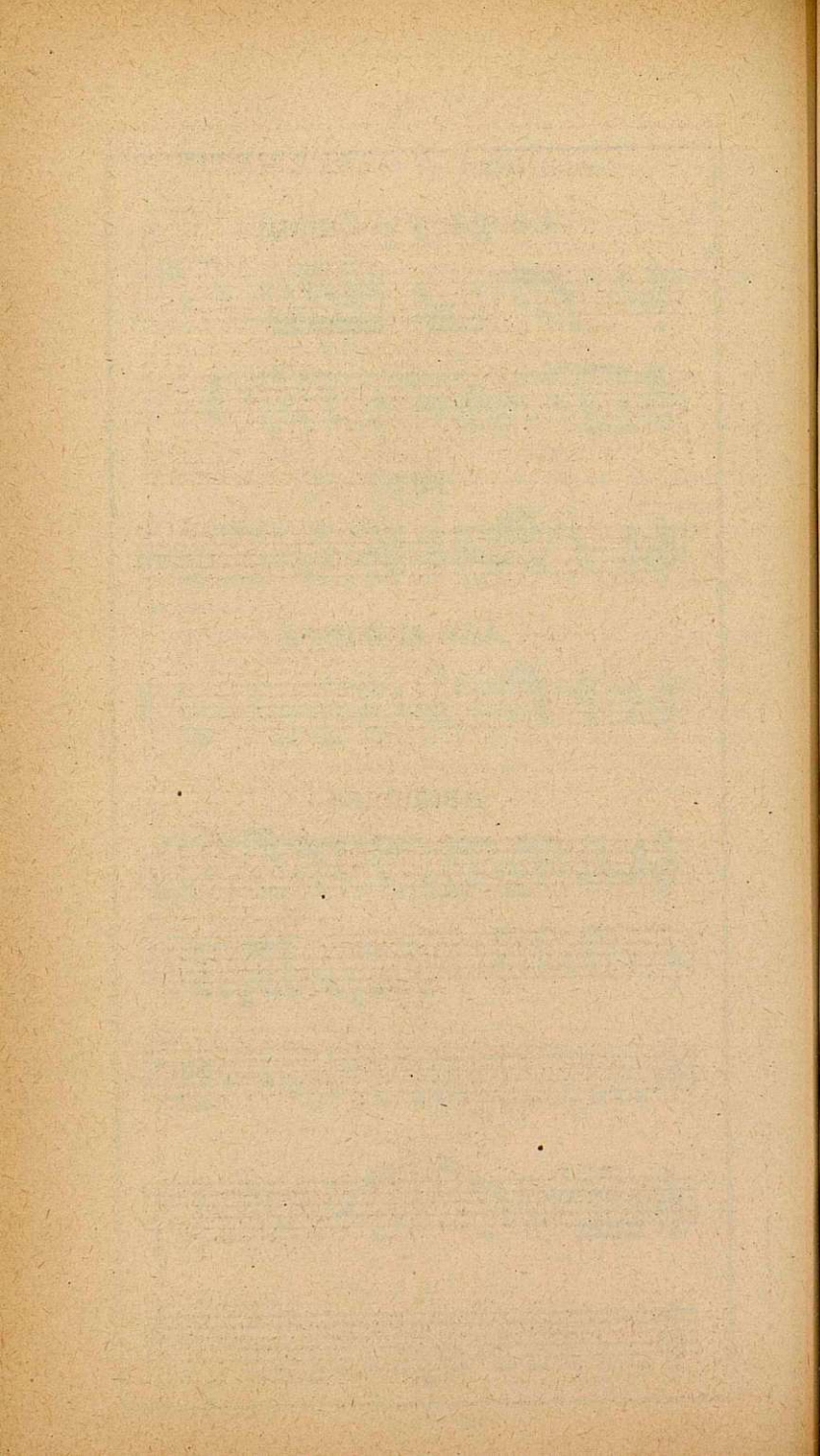


Alto el fuego



Asamblea





Atalajar y embastar



Ataque

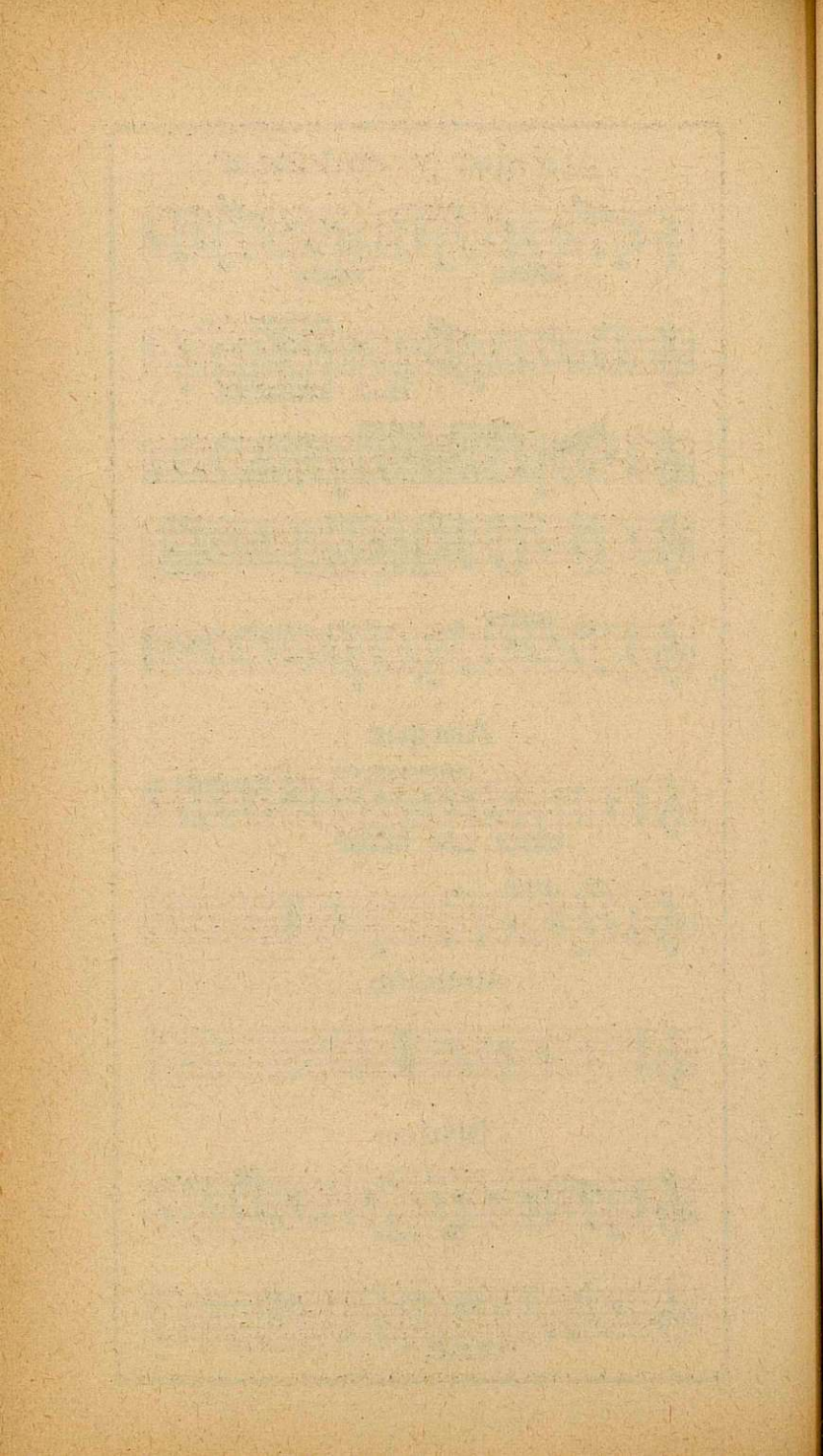


Atención



Bridas





III.



Columna



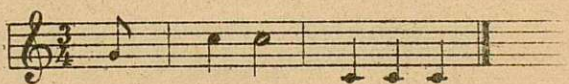
Compañia



Derecha

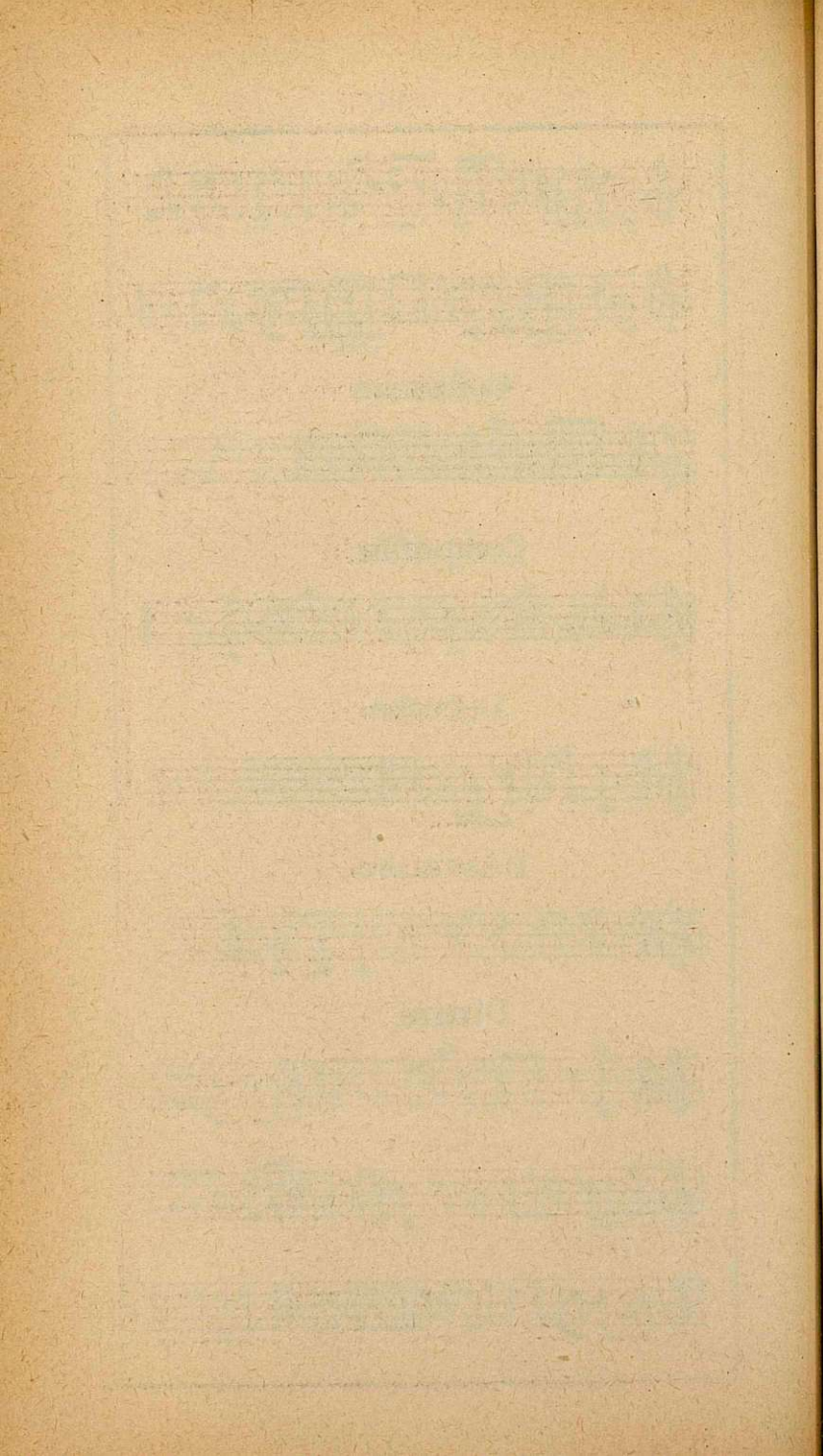


Descanso



Diana

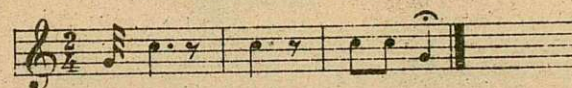




IV.



Envainen sables



Galope



Izquierda

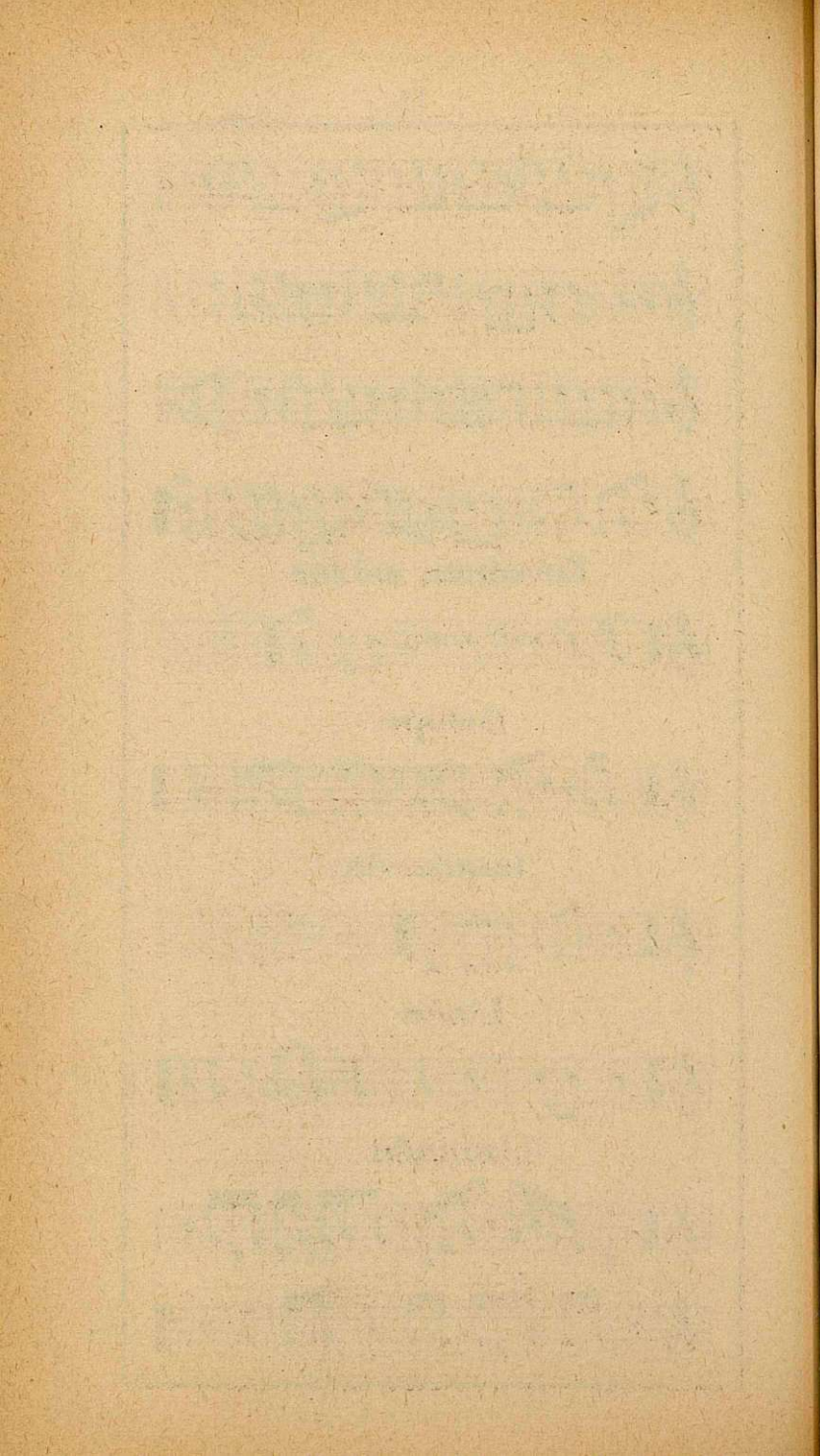


Linea



Llamada





Llamada de honor



Llamada de trompetas



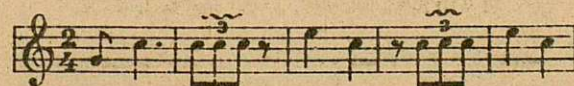
Marcha

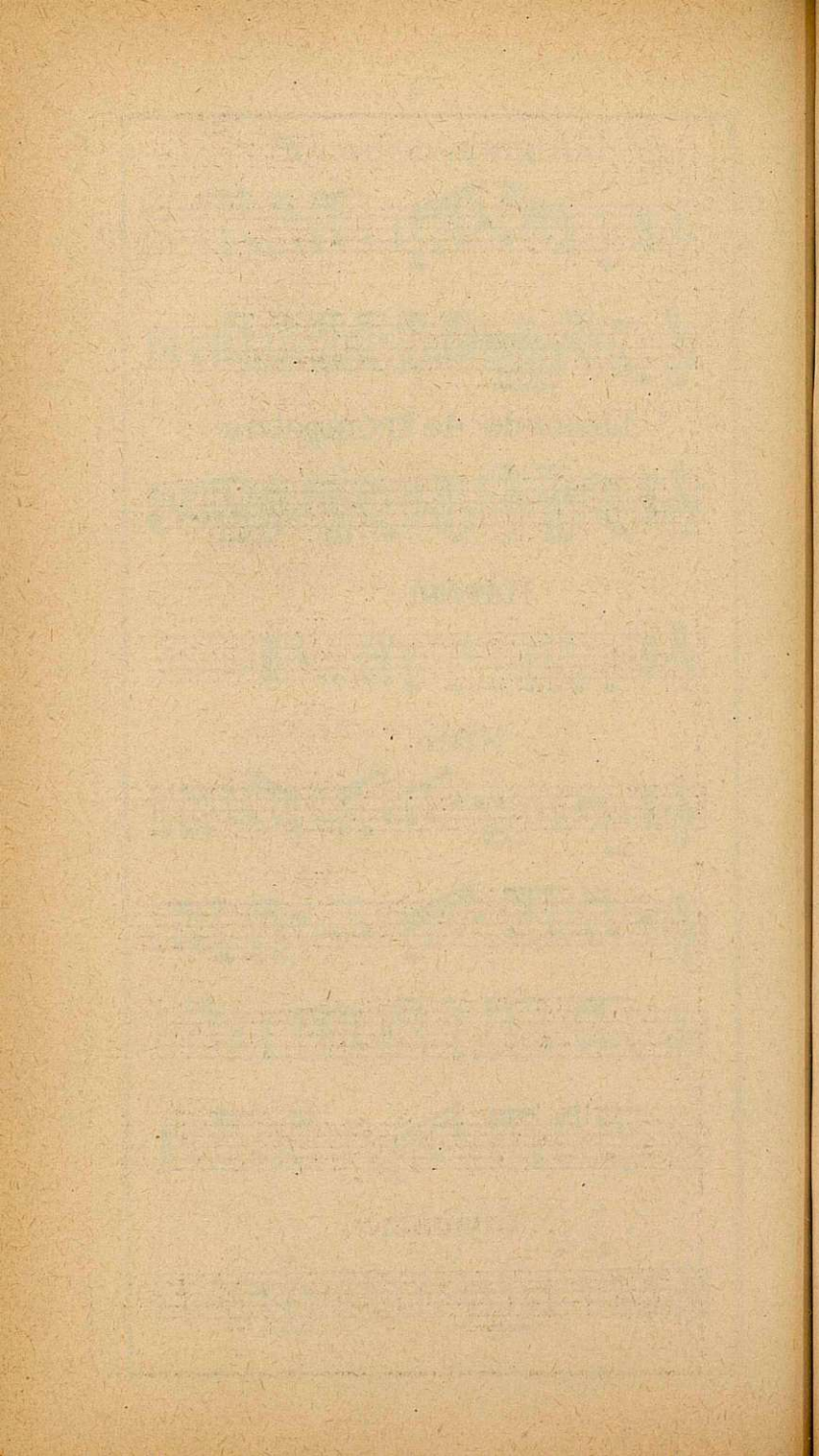


Misa



Oración







Orden



Parque

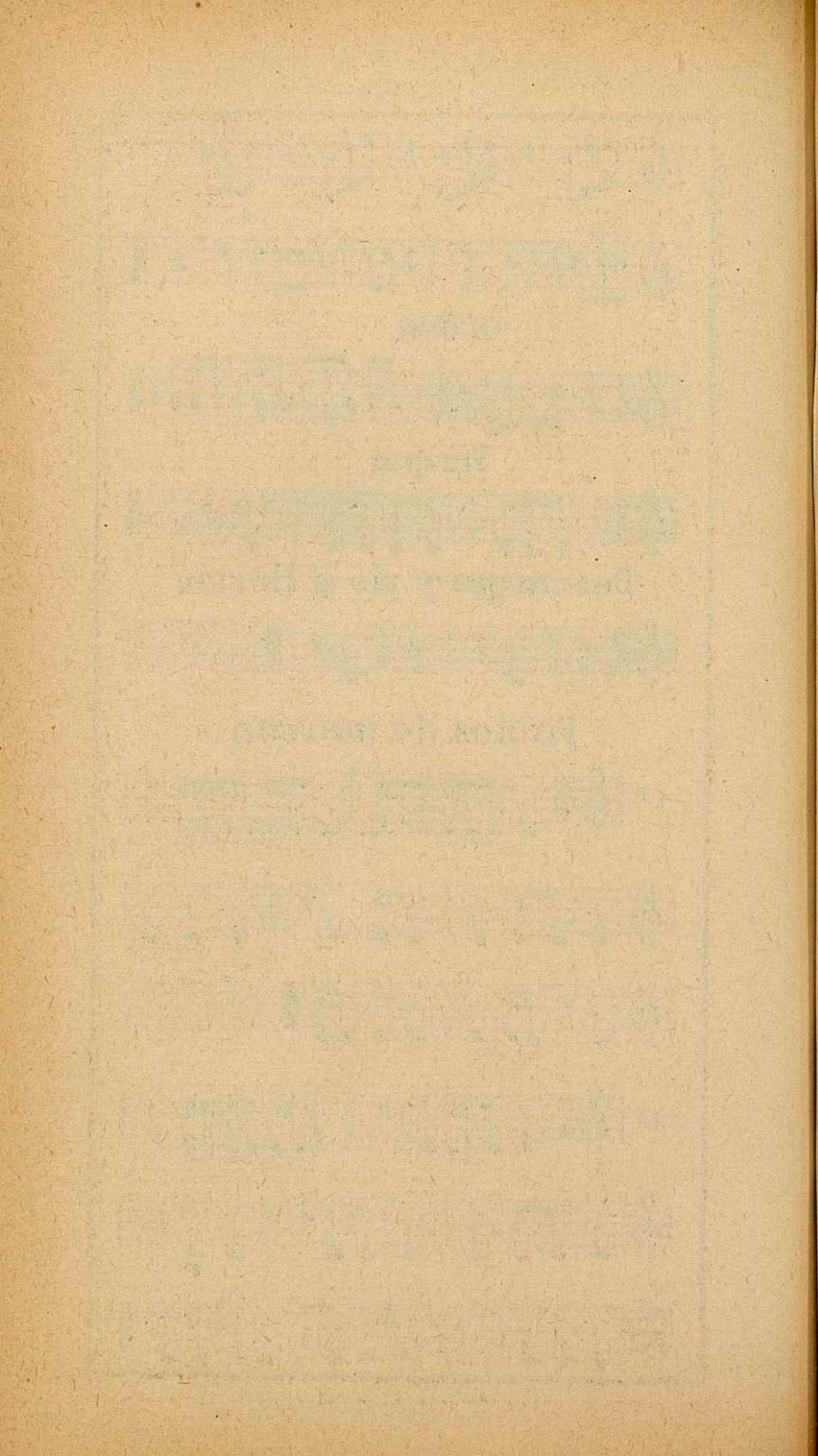


Descargar y pie a tierra

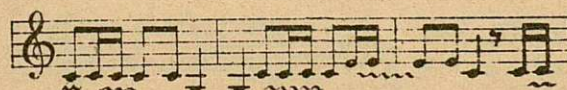
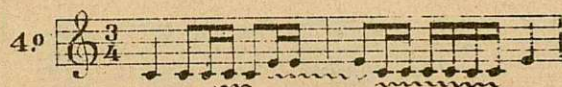


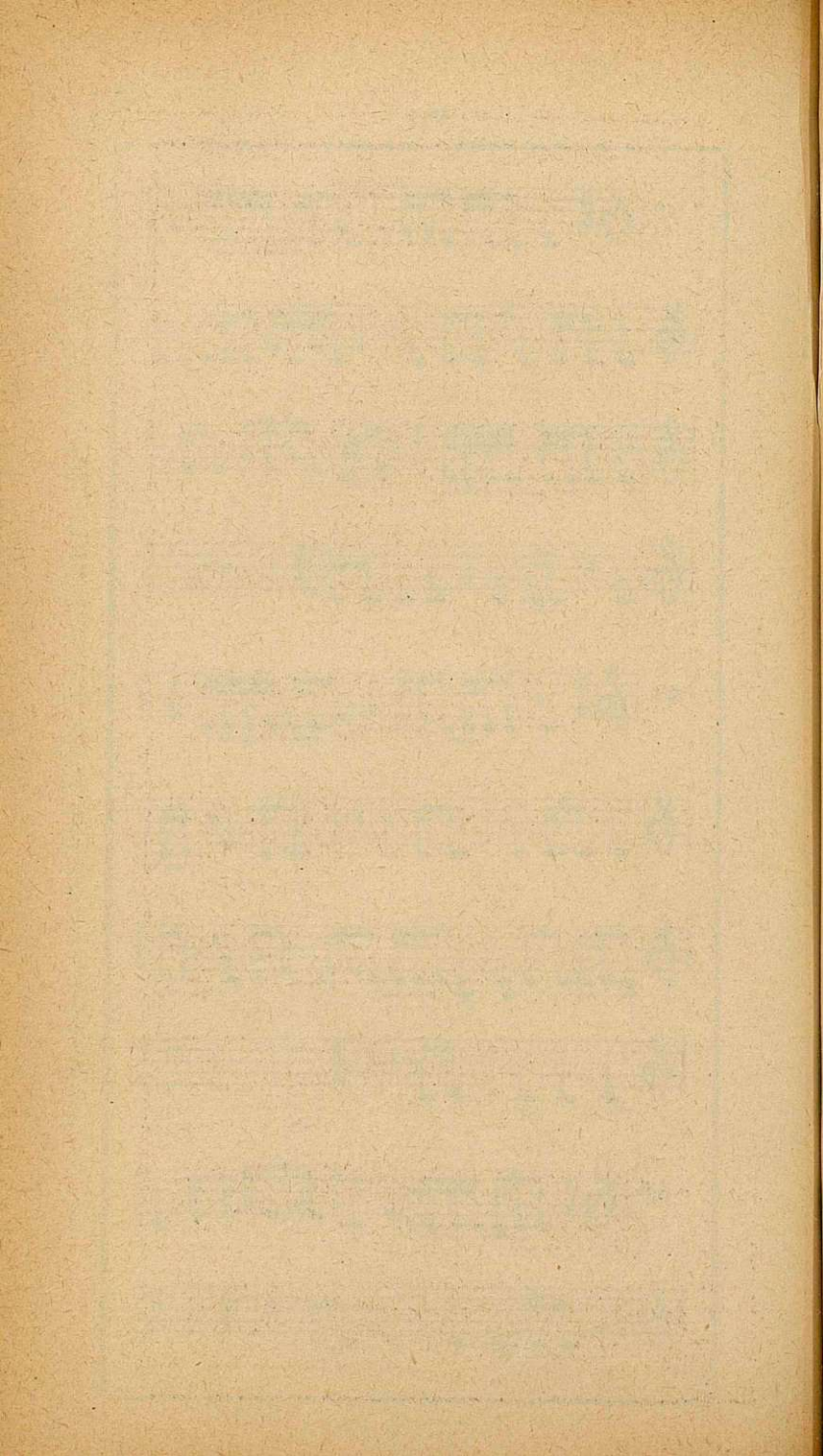
Puntos de marcha





VII.





Rancho y provisiones



Retaquadia

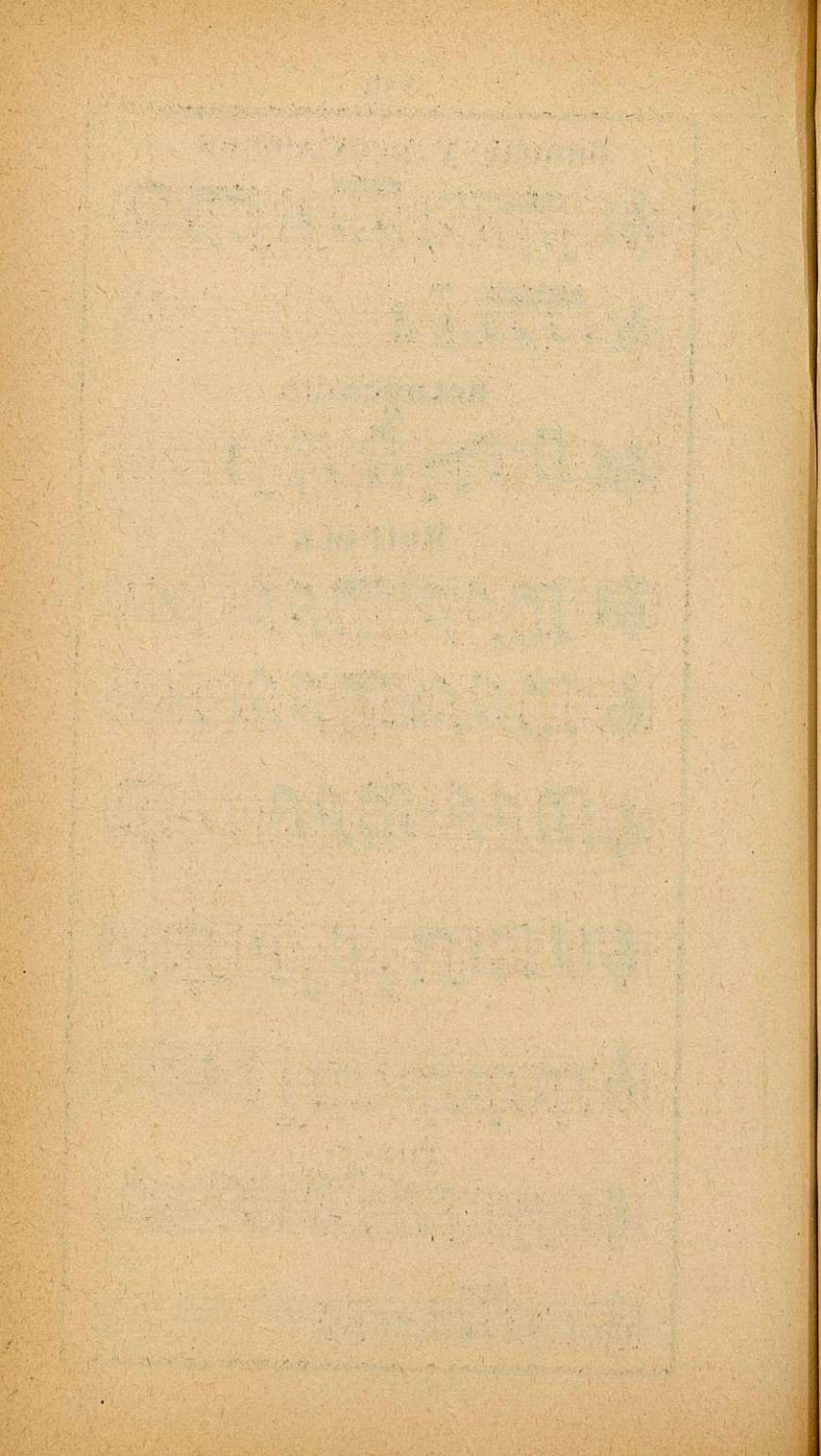


Retreta

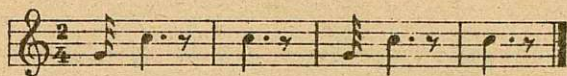


Fuego





Saquen sables



Seccion



Trote o paso largo

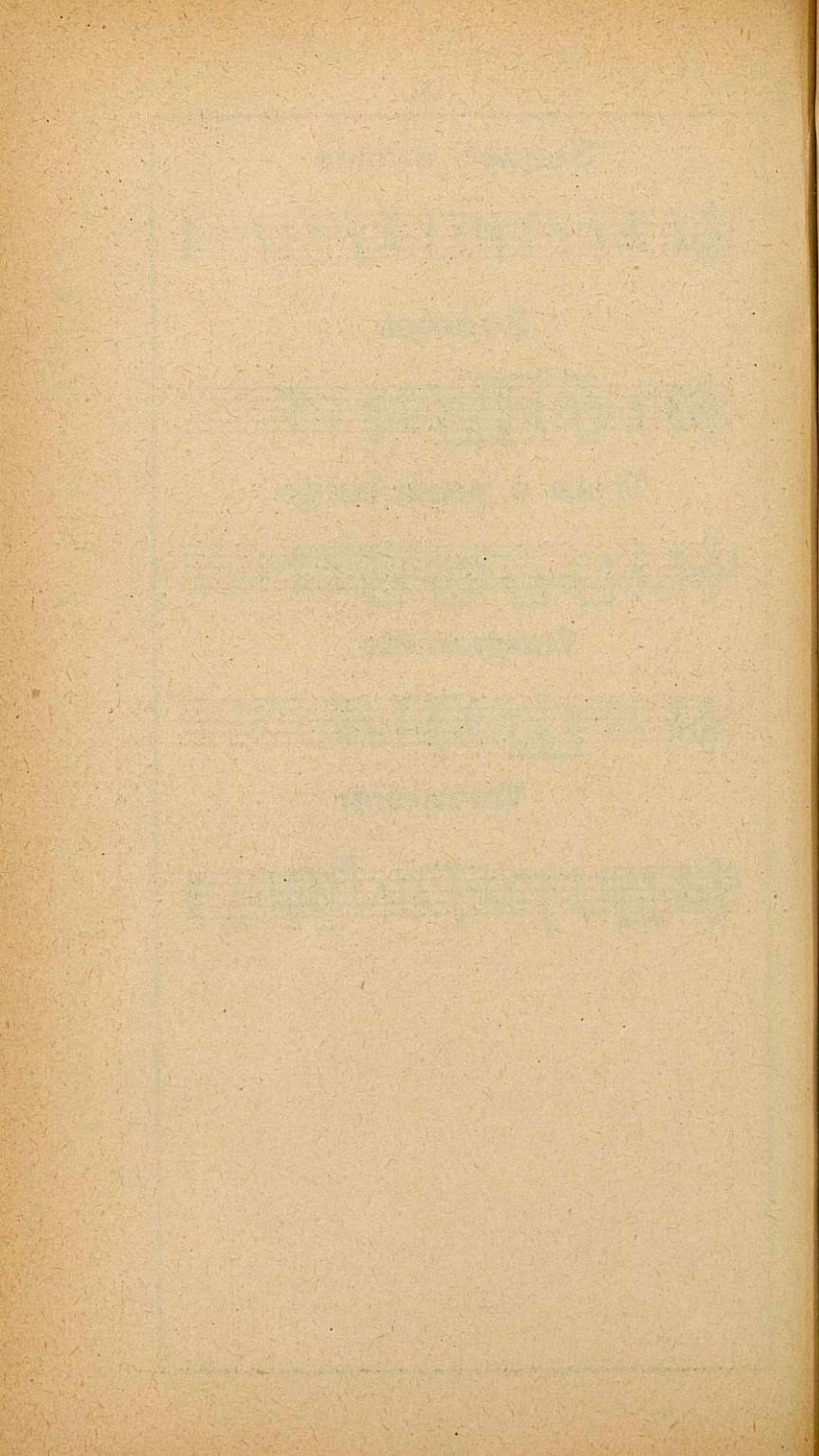


Vanguardia



Variación





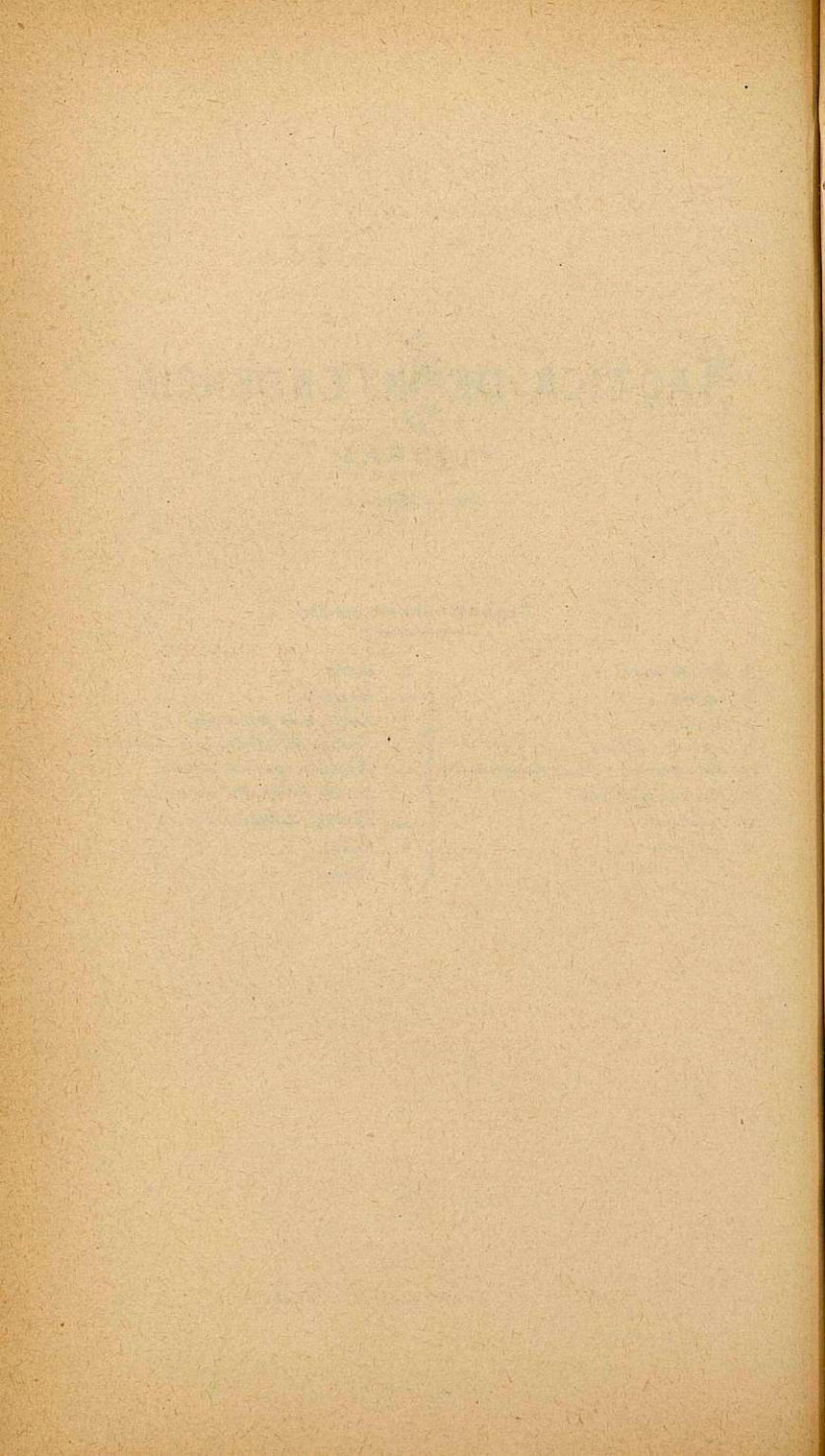
TÁCTICA DE INTENDENCIA

FIGURAS

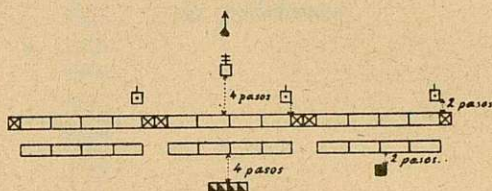


Signos convencionales.

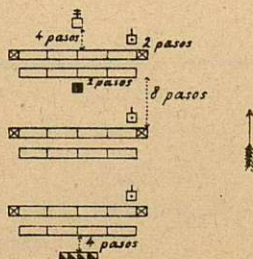
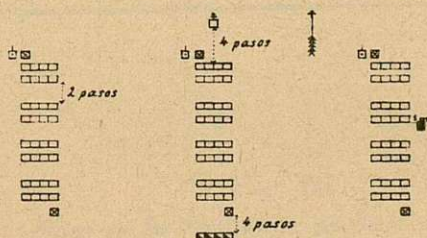
⚡	Jefe de grupo.	⊠	Batidor.
⚡	Capitán.	⊠	Trompeta.
⚡	Ayudante.	⚡	Frente de la formación.
⚡	Teniente o Alférez.	↪	Sentido del movimiento efectuado.
●●	Médico (capellán y demás personal de P.M.)	—	1ª posición o posición inicial.
○○	Personal contratado.		Posición intermedia o auxiliar.
■	Suboficial	—	Posición definitiva o final.
⊠	Sargento.	⚡	Carros.
		⚡	Cargas.



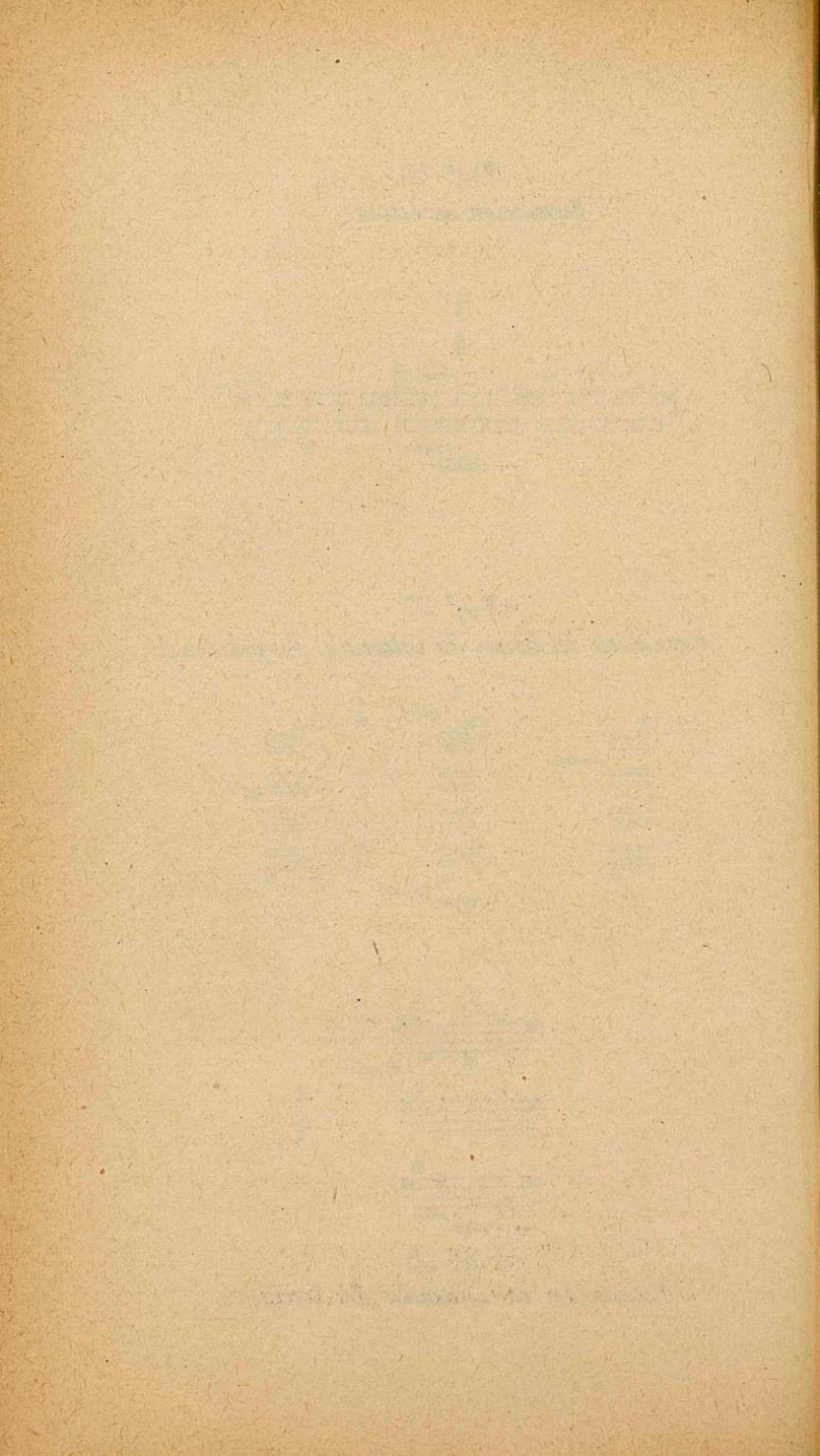
Fig^a 26
Formación en línea.

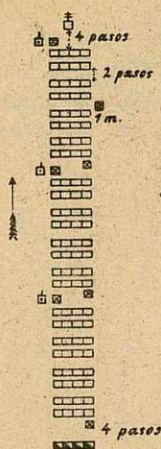


Fig^a 27
Formación en línea de Columna de pelotones.



Fig^a 28
Formación en columna de Secciones.





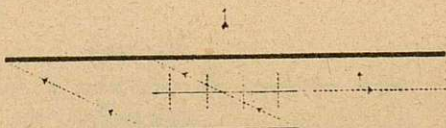
Fig^a 29

*Formación en columna
de pelotones.*



Fig^a 30

*Pasar de la Formación en línea de columnas
de pelotones a la línea.*



Fig^a 31.

*Pasar de la Columna de secciones a
la línea.*

Nota: La 2^a y 3^a Sección entran en la línea por movimientos oblicuos o rectangulares según convenga, conforme al efectivo y distancias.

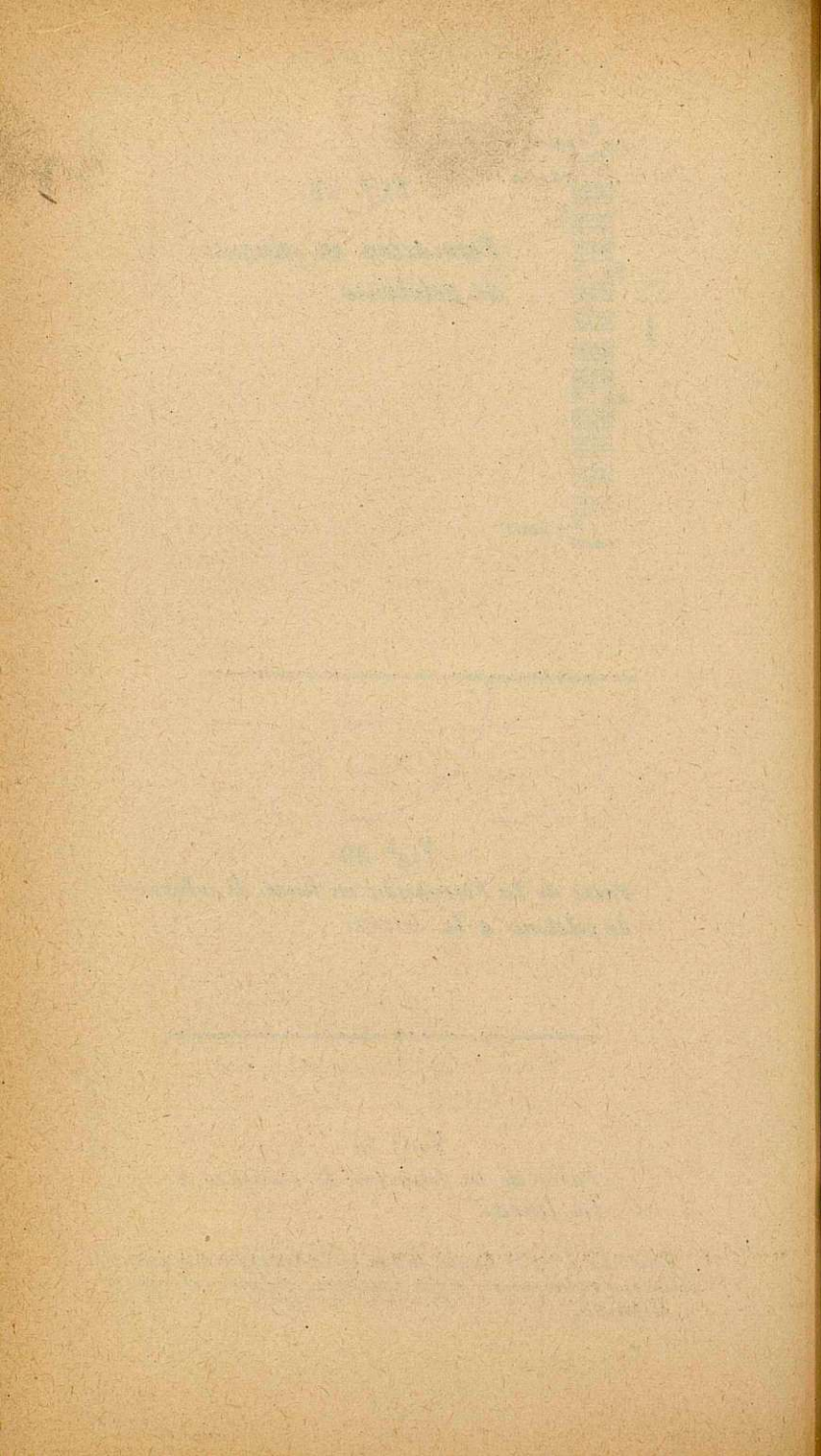


Fig.^a 32

Pasar de la formación en columna de pelotones a la línea.

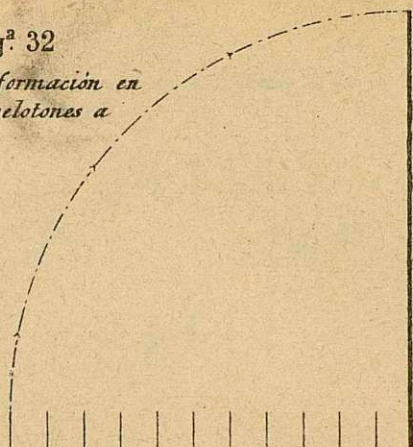


Fig.^a 33

Pasar de la línea a la línea de columnas.

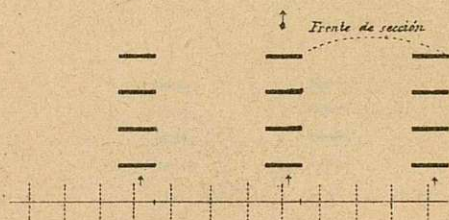
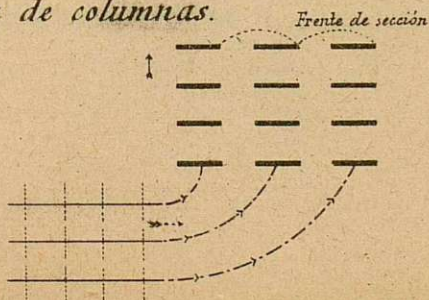
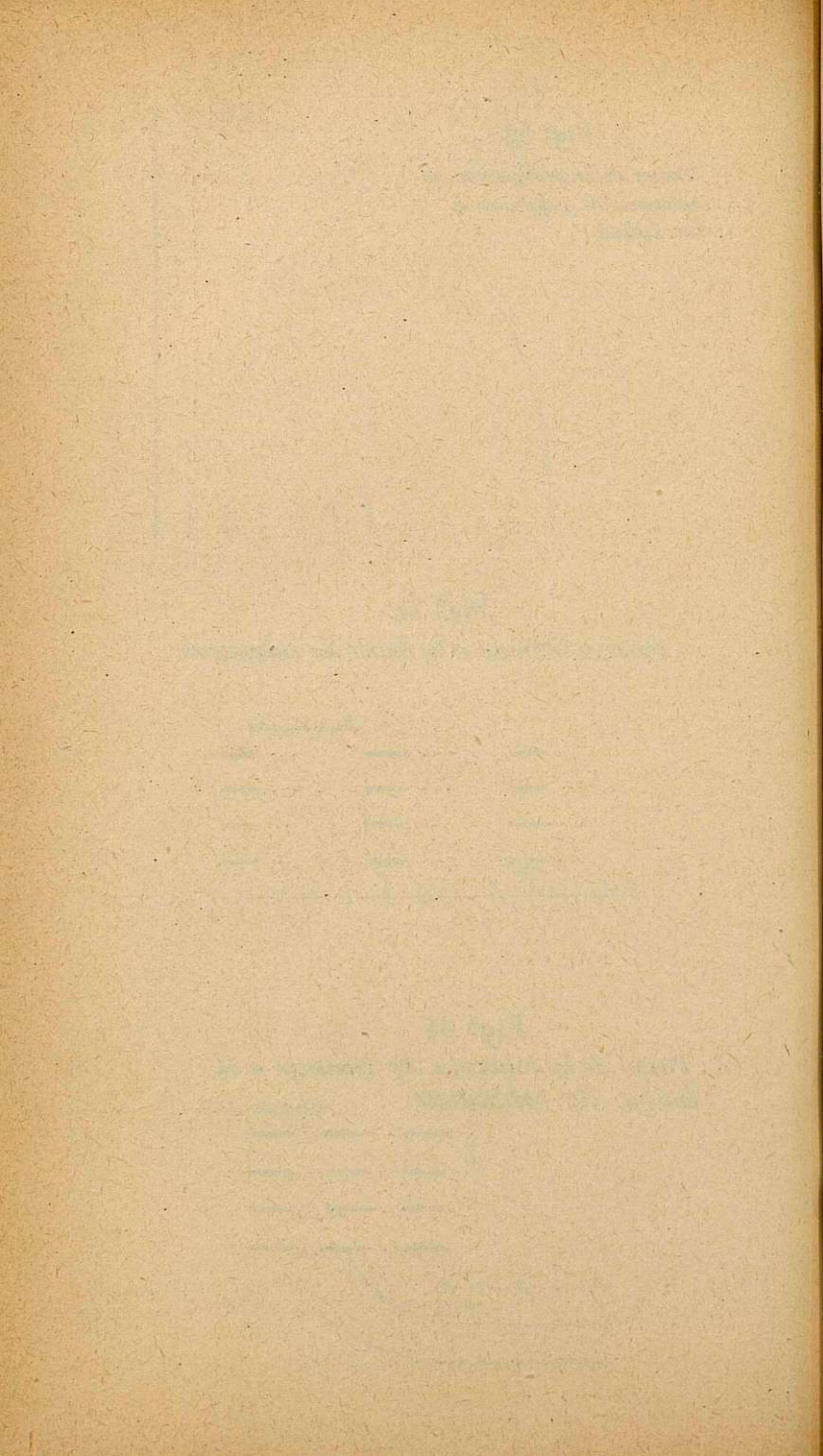


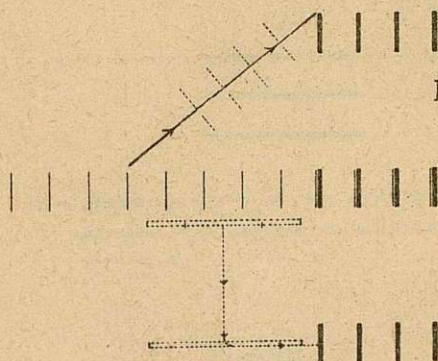
Fig.^a 34

Pasar de la columna de secciones a la línea de columnas.





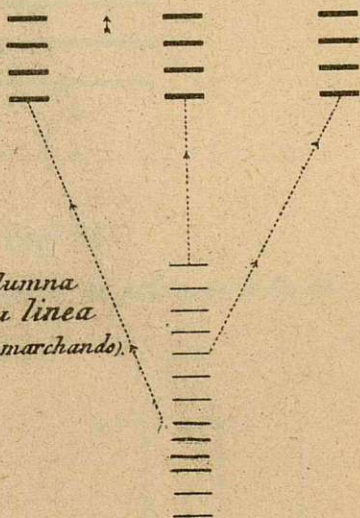
*Pasar de la columna de pelotones a la
línea de columnas.*



Fig^a 35

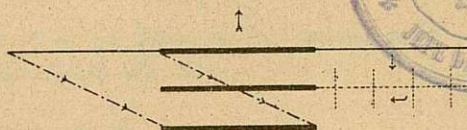
Fig^a 36

*Pasar de la columna
de pelotones a la línea
de columnas. (marchando).*



Fig^a 37

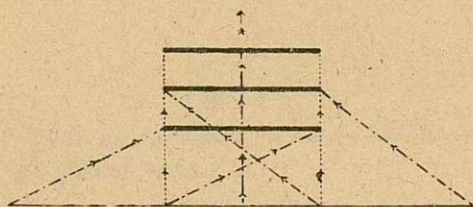
*Pasar de la línea a la columna
de secciones. (a pie firme)*



*Nota: Téngase presente la nota de la fig^a 6^a en lo que
se refiere a la entrada en columna de la 2.^a y
3.^a sección*

Fig^a 38

*Pasar de la línea a la columna
de secciones. (marchando)*



Fig^a 39

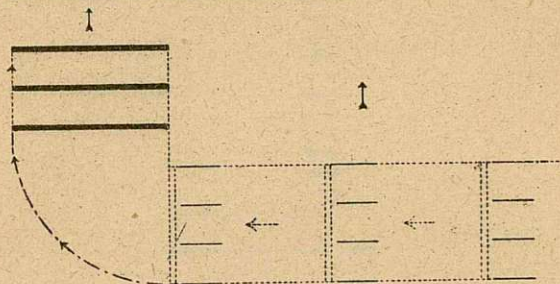
*Pasar de la columna de pelotones a la de
secciones.*



7

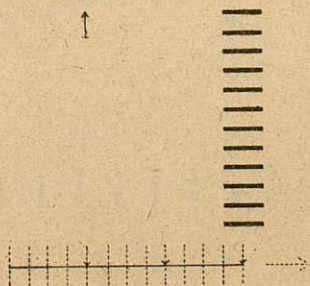
Fig^a 40.

Pasar de la linea de columnas a la columna de secciones.



Fig^a 41.

Pasar de la linea a la columna de pelotones.



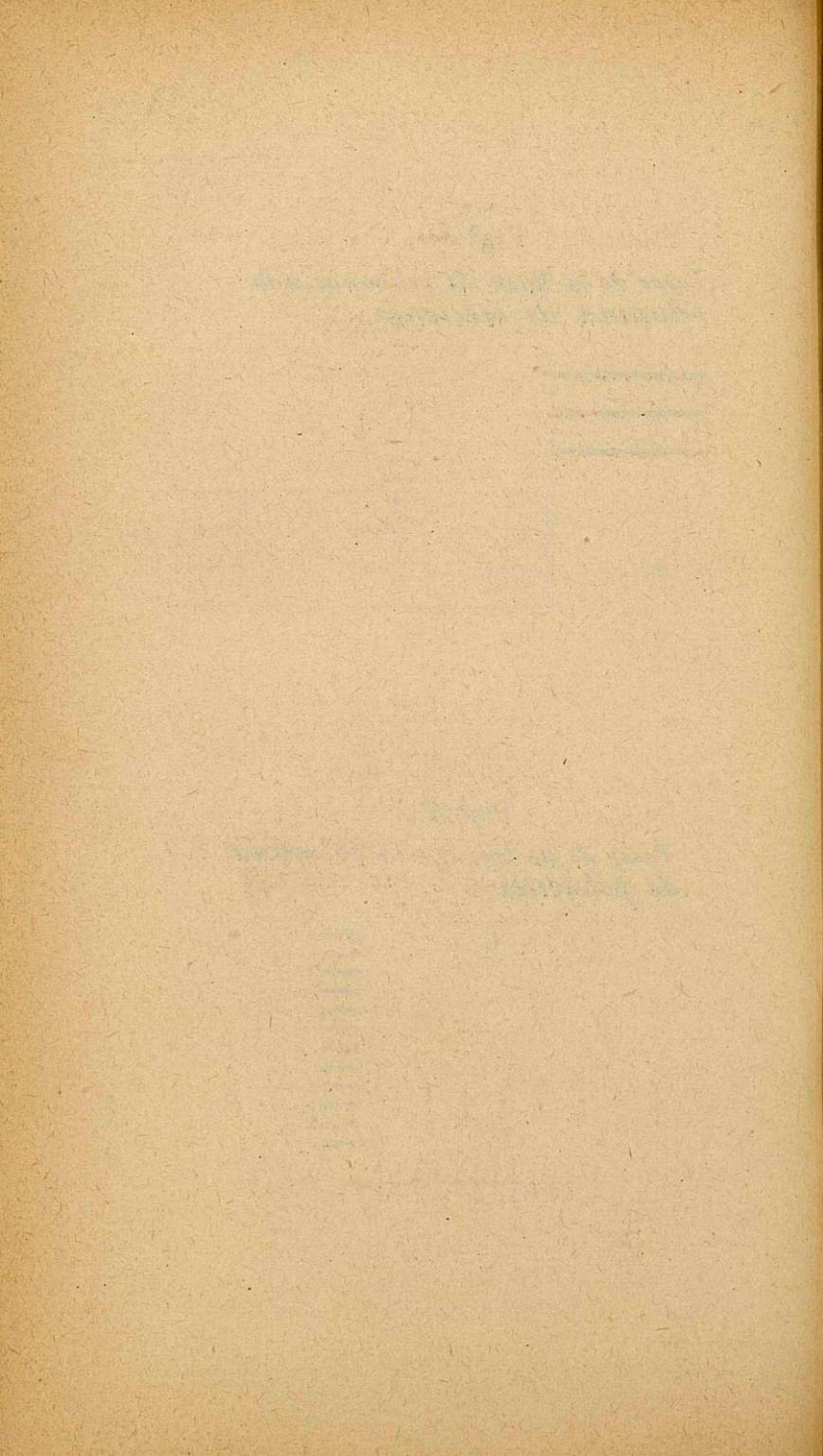


Fig.^a 42.

Pasar de la columna de secciones a la columna de pelotones.

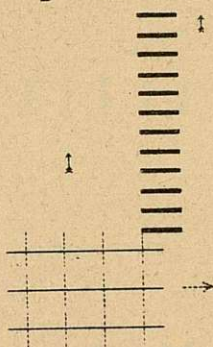
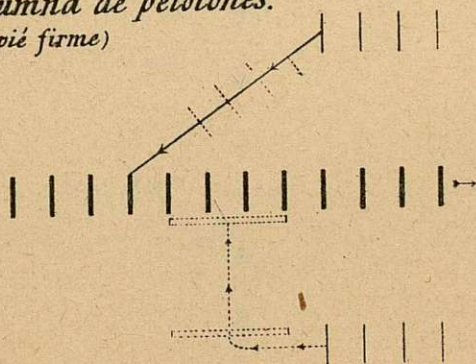


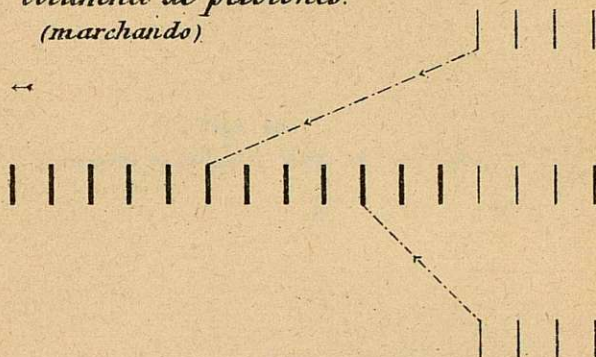
Fig.^a 43

Pasar de la línea de columnas a la columna de pelotones.
(a pié firme)



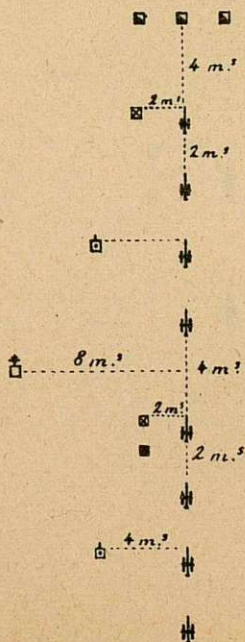
Fig^a 44

*Pasar de la línea de columnas a la
columna de pelotones.*
(marchando)



Fig^a 45

Formación en columna de carruajes.



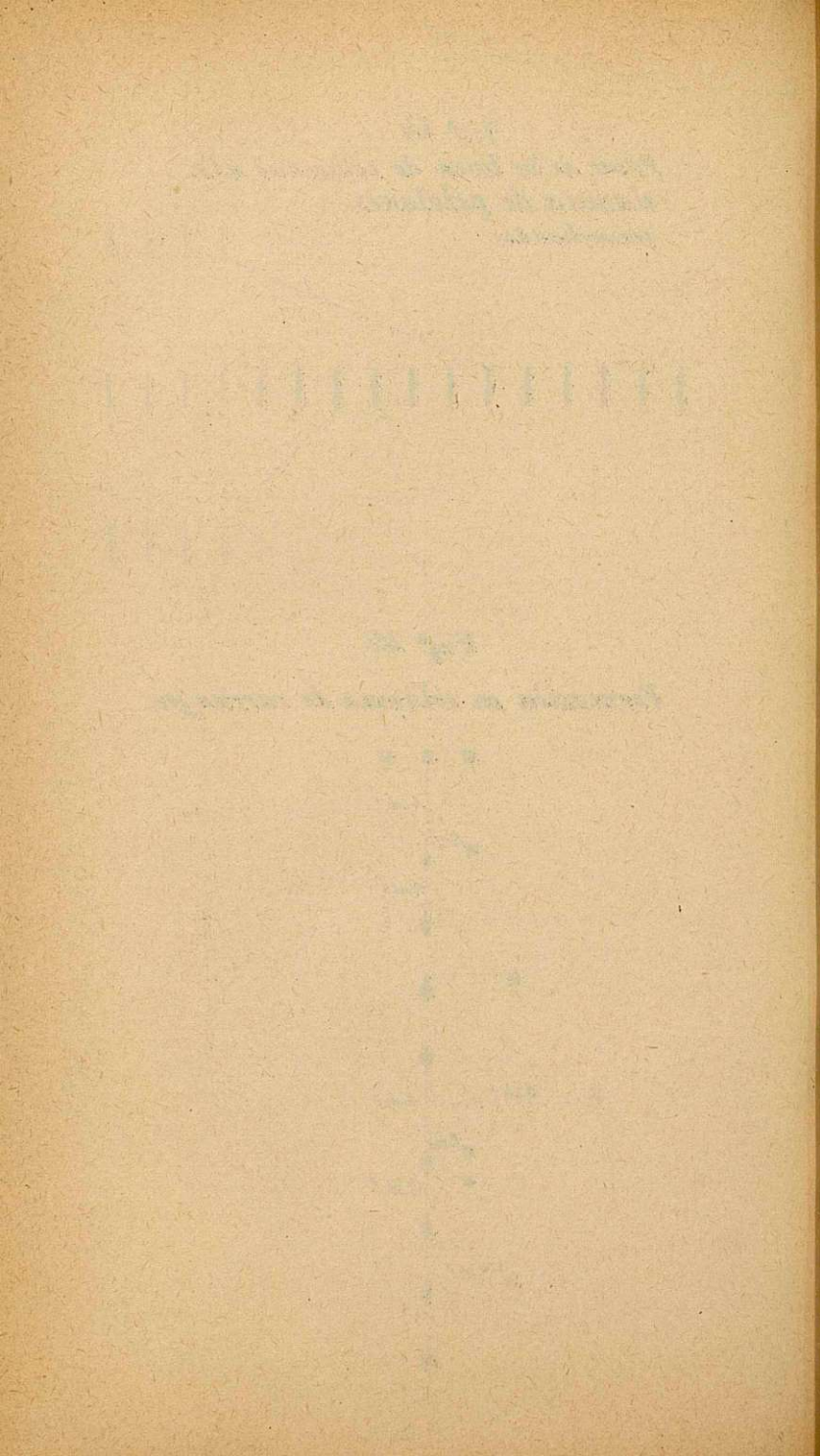
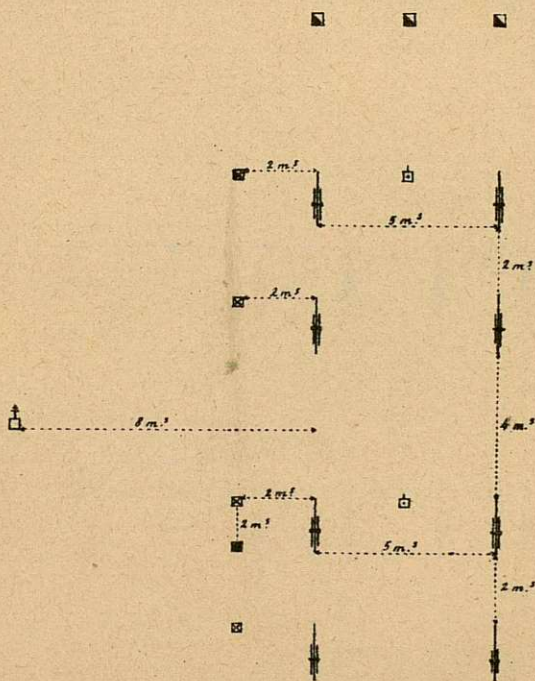
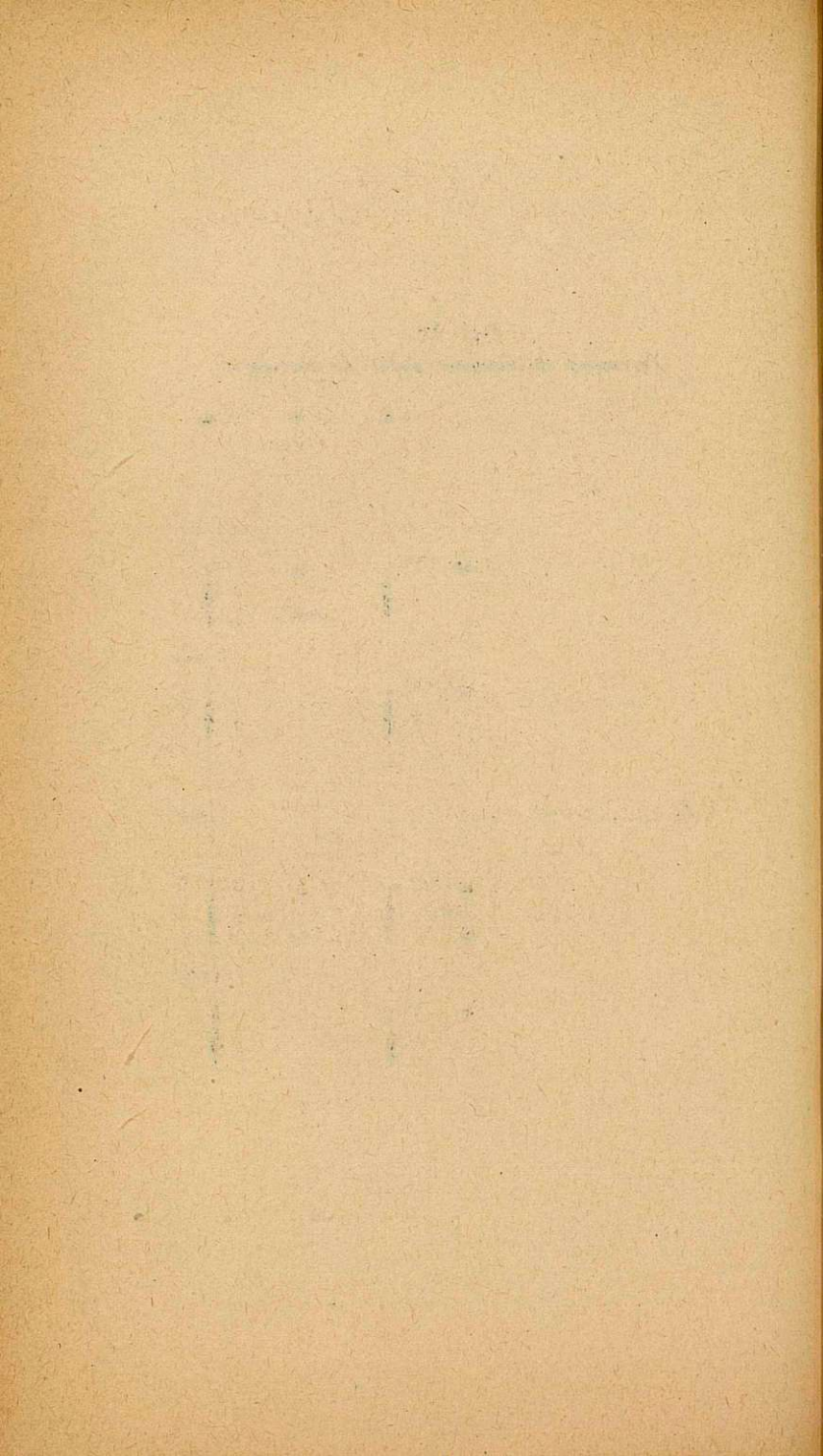


Fig.^a 46.

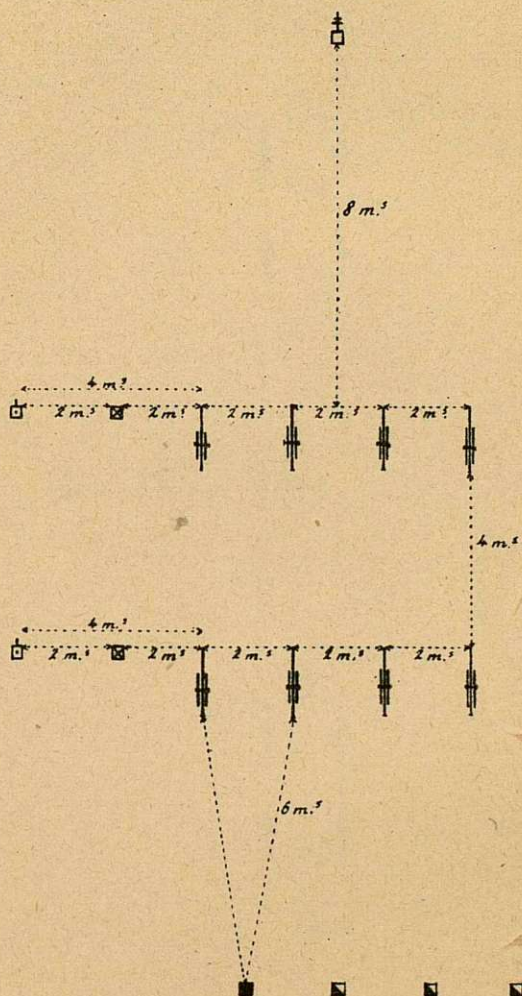
Formación en columna doble de carruajes.

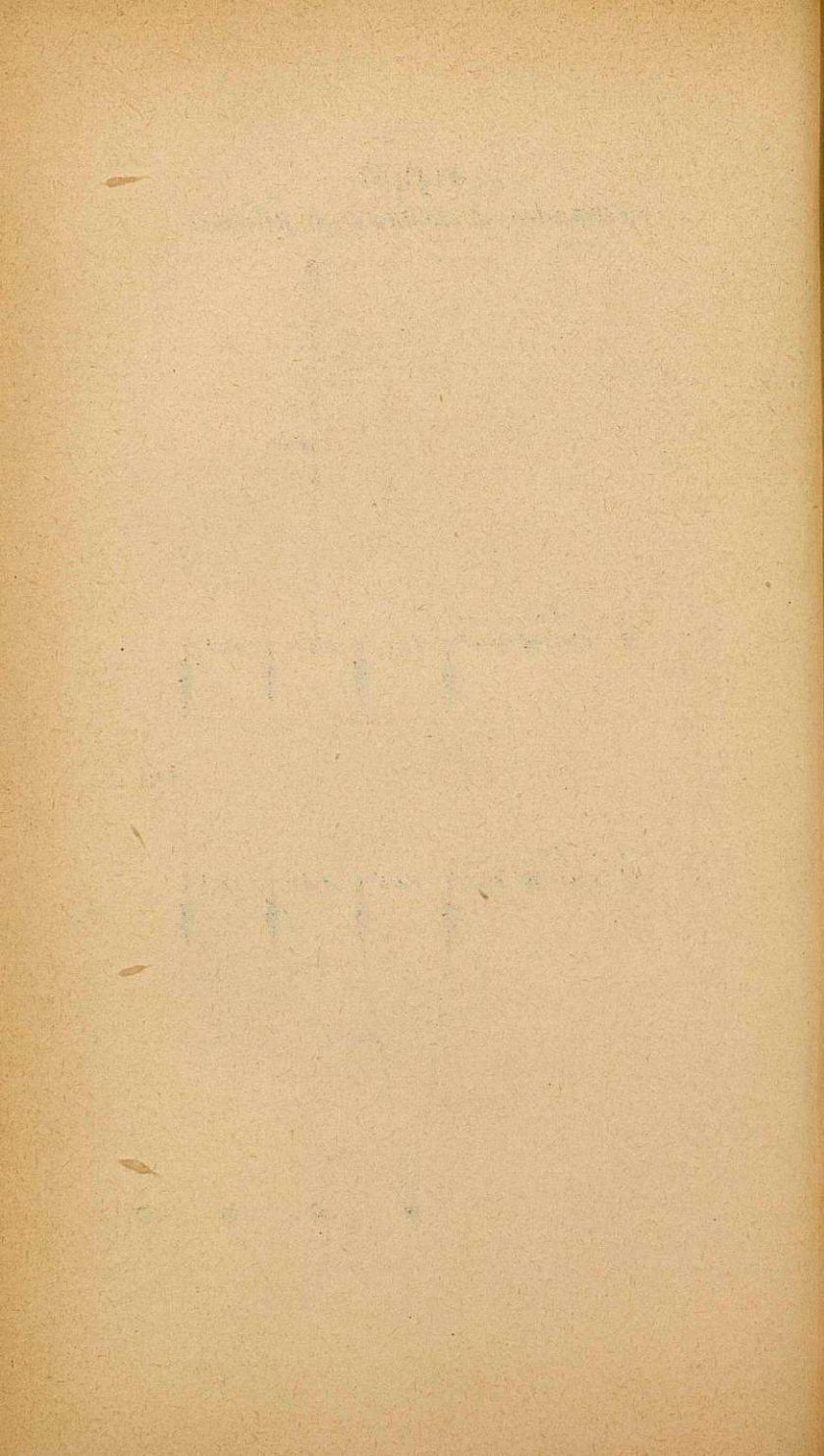




Fig^a 47.

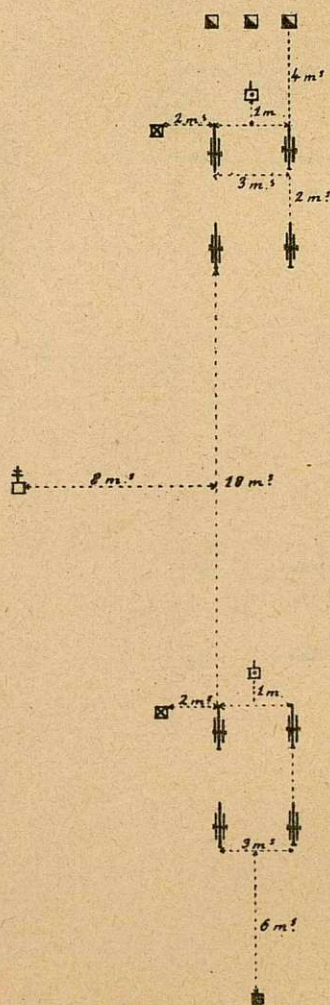
Formación en columna de pelotones.





Fig^a 48.

Formación en columna de Secciones.



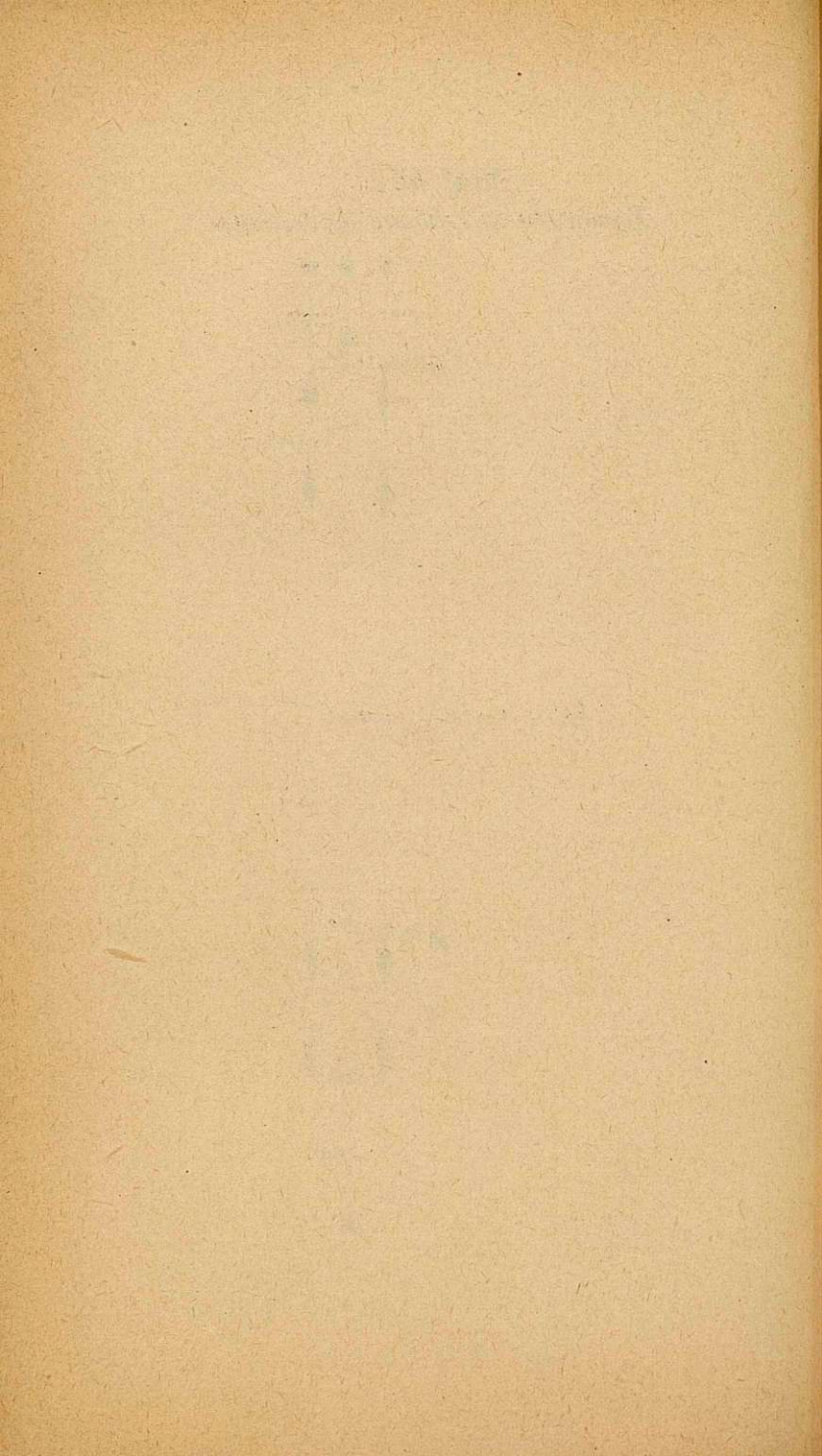
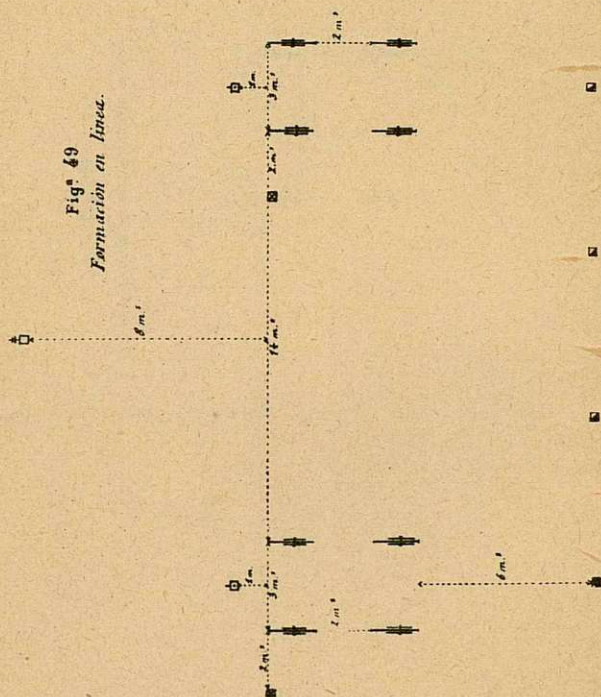


Fig.^a 49
Formación en línea.



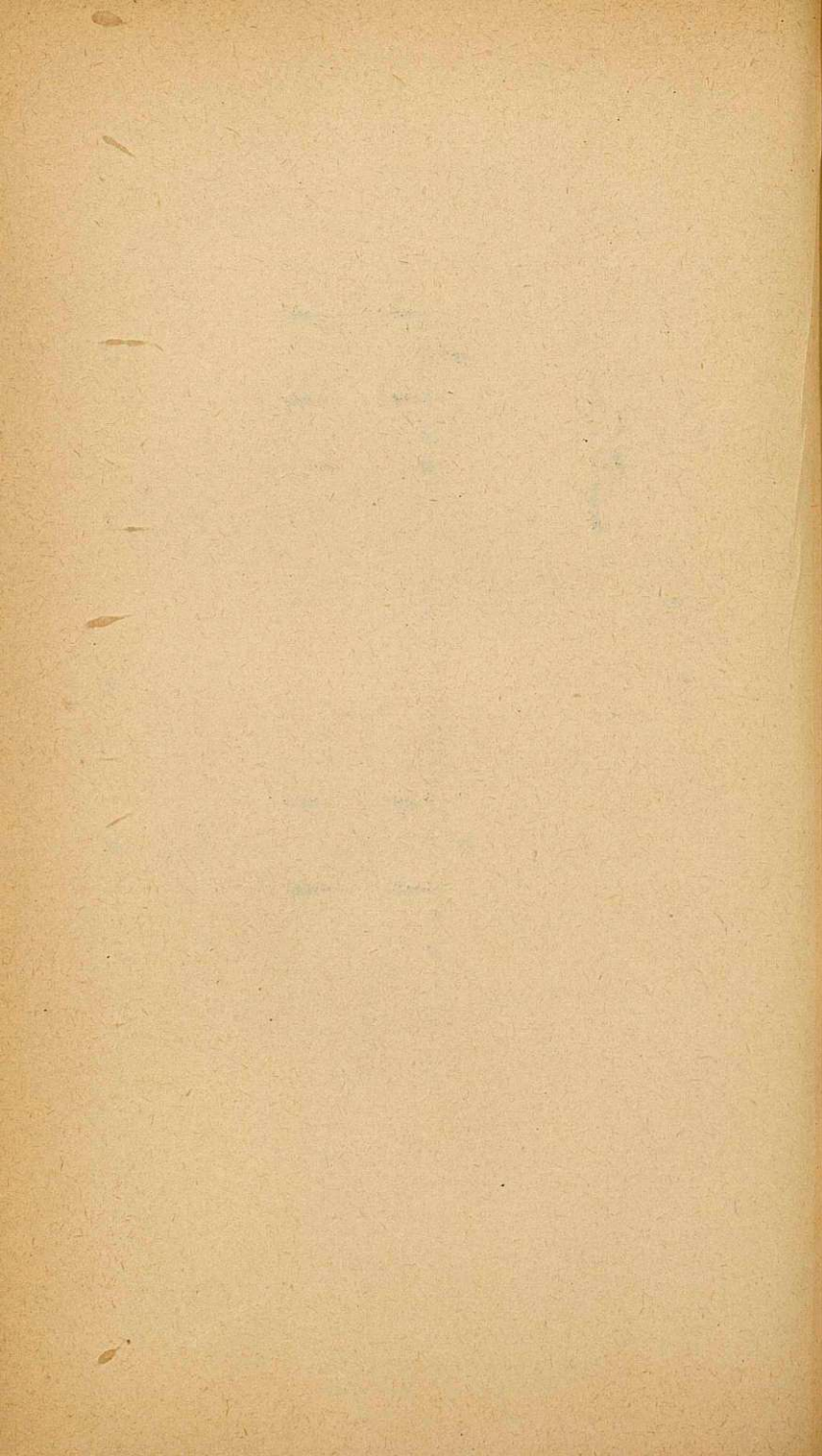
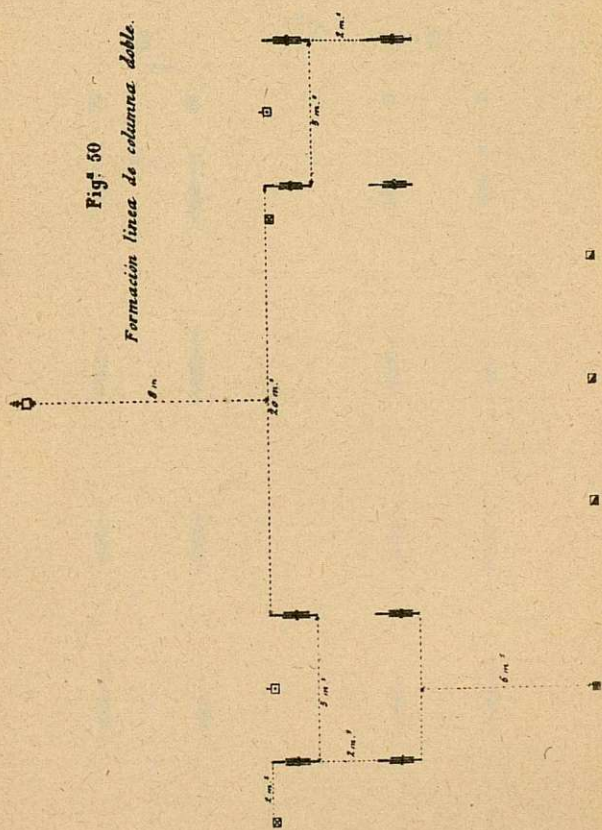
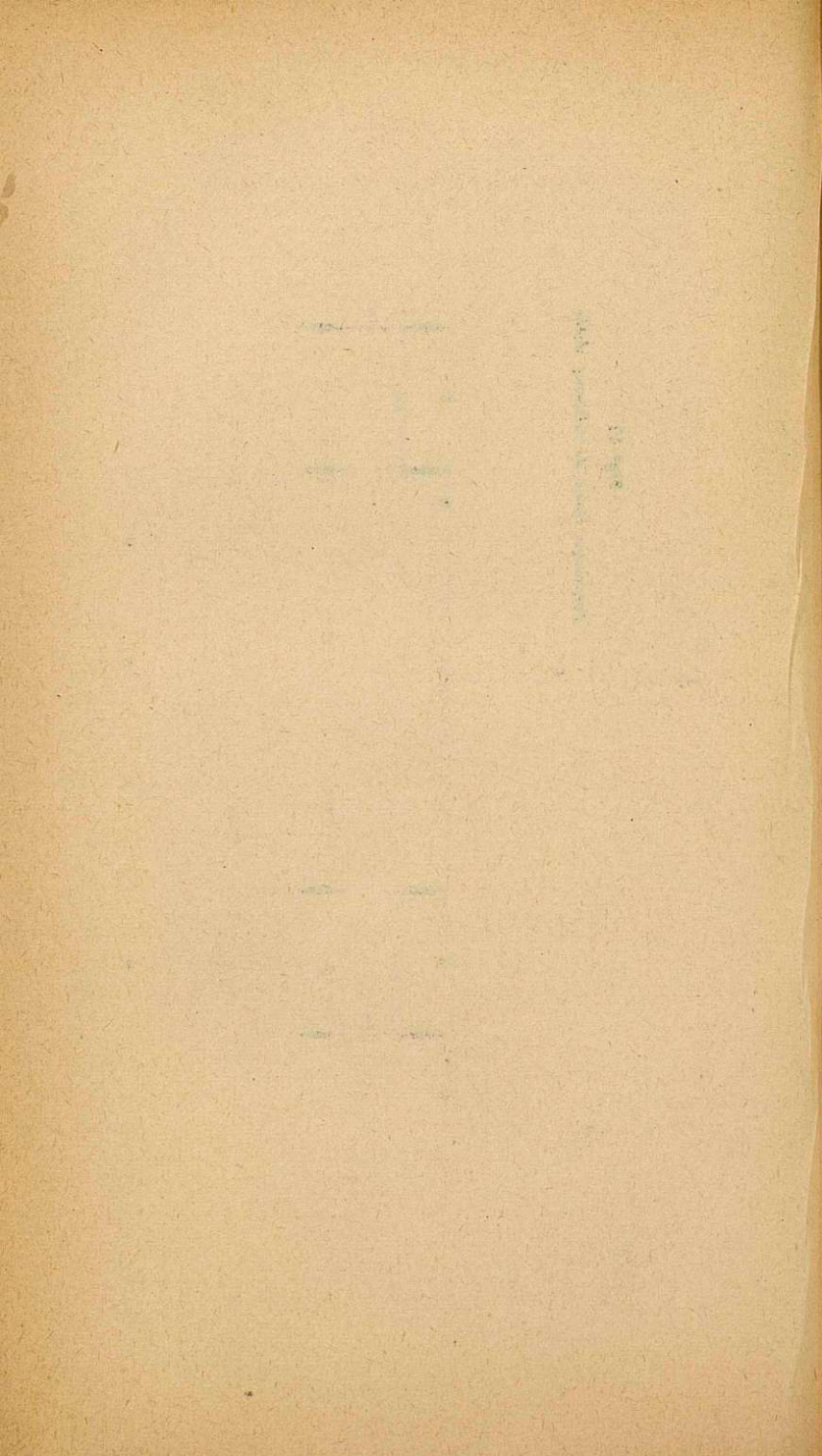


Fig. 50

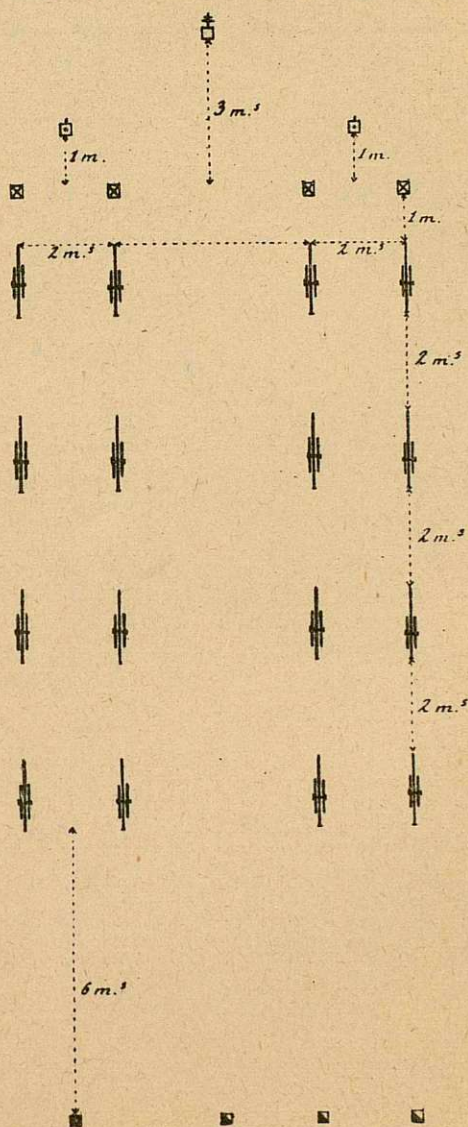
Formación línea de columna doble.

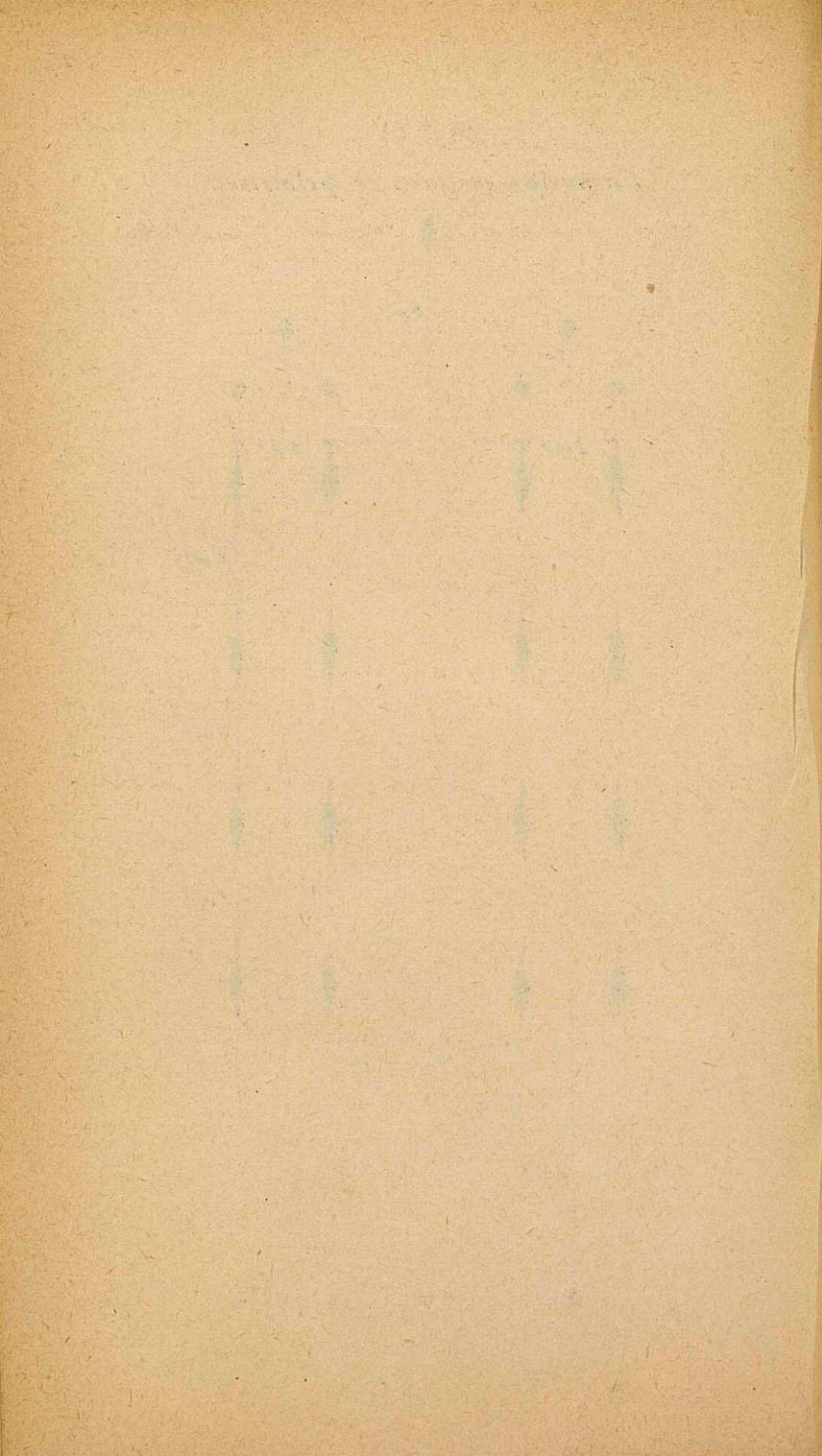




Fig^a 51.

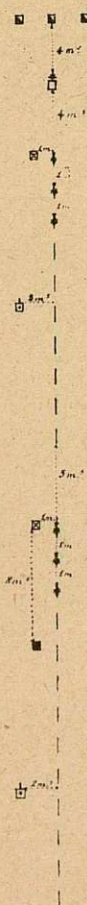
Formación en línea de pelotones.





Fig^a 52

Formación en columna de cargas

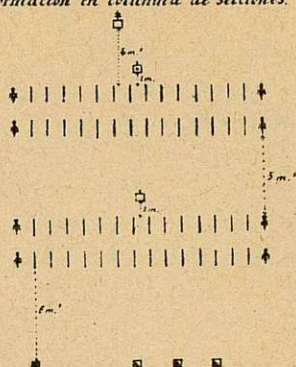


Fig^a 53

Formación en columna doble.



Fig^a 54.
Formación en columna de secciones.



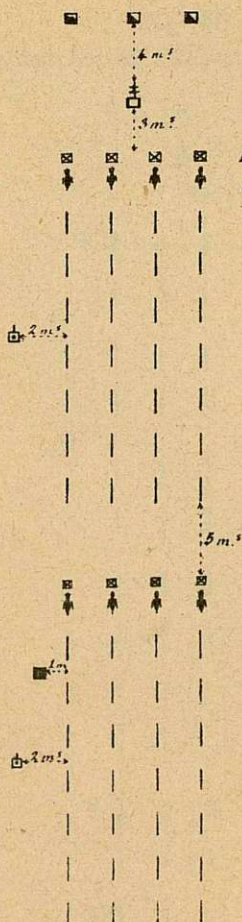
Fig^a 55
Formación en línea.



Fig.^a 56.

Formación en línea de columna doble.



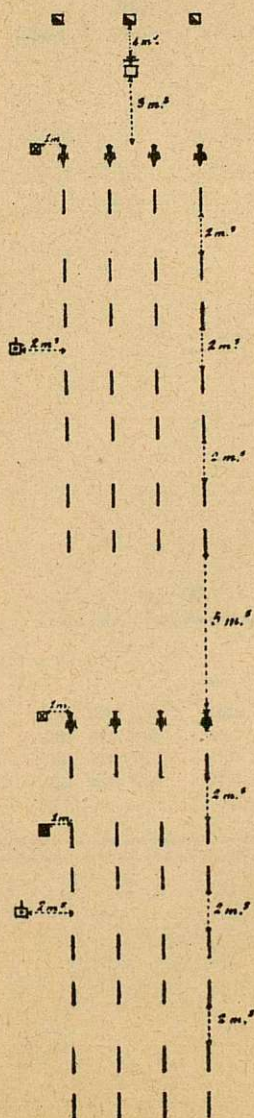


Fig^a 57.

*Formación en línea
de pelotones.*

Fig^a 58

Formación en columna de pelotones.



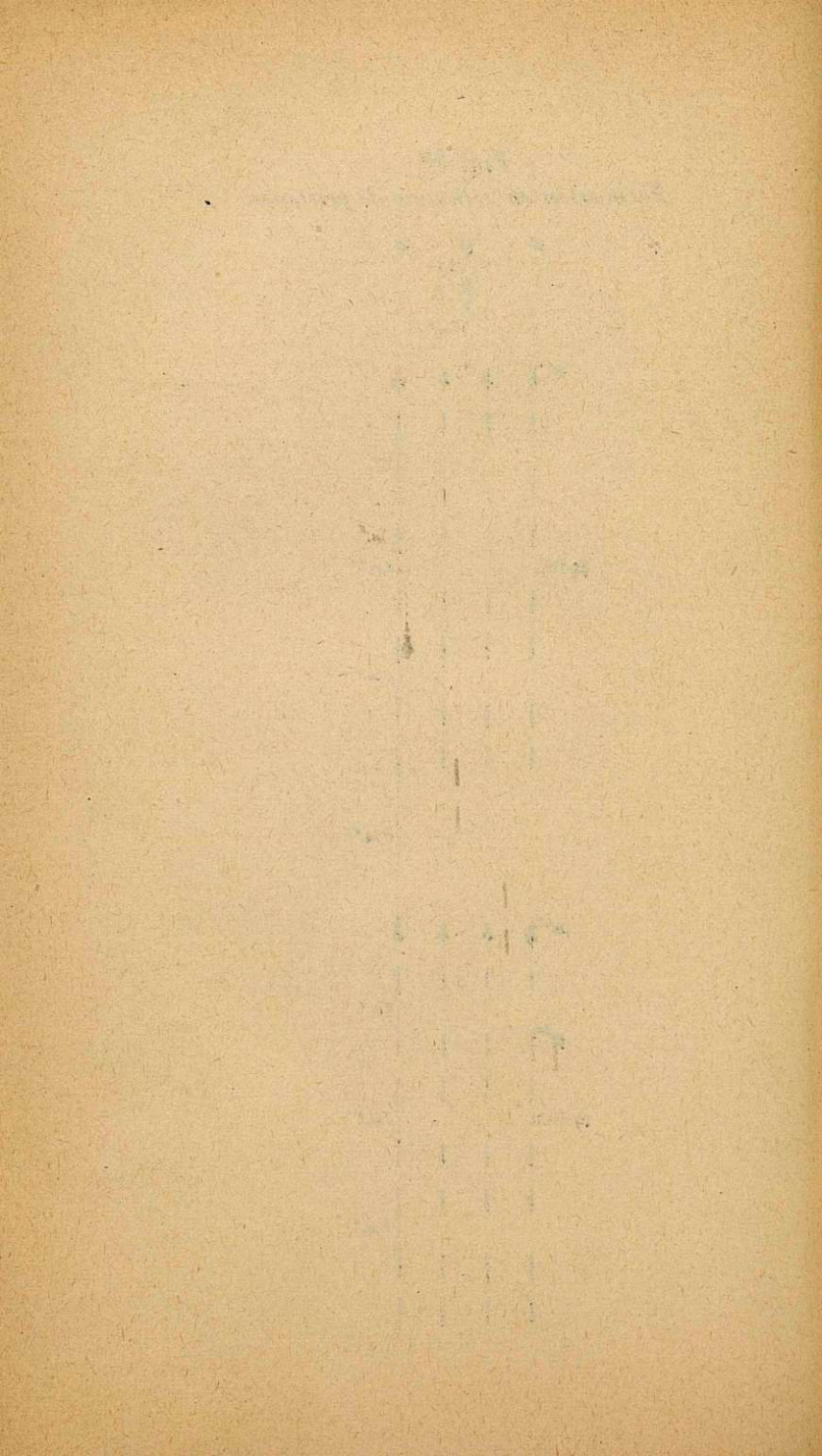


Fig.^a 59
Línea de columnas de secciones.

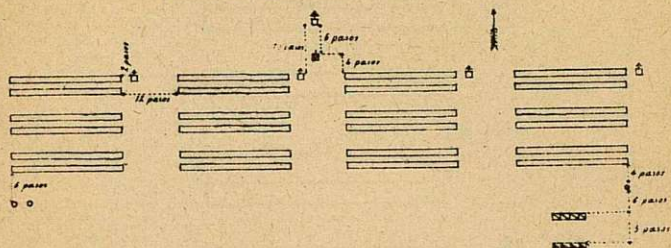
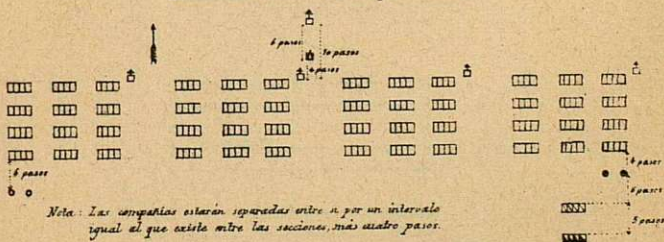
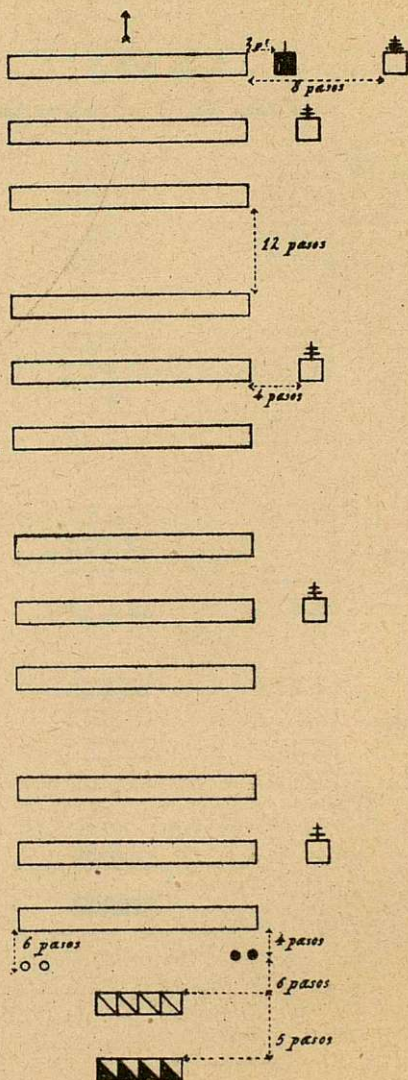


Fig.^a 60
Línea de columnas de pelotones.

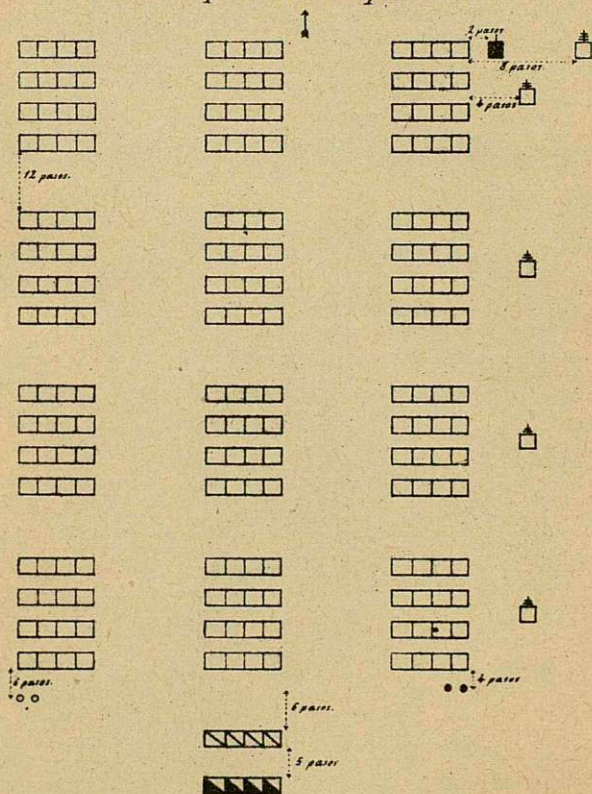




Fig^a 61
Columna.

Fig^a 62

Columnas por líneas de pelotones.



CABALLERIA

	<i>Edición</i>	<i>Precio</i>
Instrucción táctica. Tomo I.....	1926	1,00
<i>id.</i> <i>id.</i> Tomo II.....	1926	1,00
Anexo I al Reglamento táctico.—Instrucción y empleo táctico de las ametralladoras de Caballería	1929	0,75
Equitación militar	1926	2,00
Juego del Polo militar	1926	1,50

ARTILLERIA

Instrucción táctica (a pie).....	1926	1,00
<i>id.</i> <i>id.</i> (de carreteo)	1927	0,50
<i>id.</i> <i>id.</i> de Artillería de montaña	1927	1,25
Reglamento Topográfico Artillero. Tomo I.....	1928	1,75
<i>id.</i> <i>id.</i> <i>id.</i> Tomo II.....	1928	1,50
Empleo de la Aeronáutica en la observación del tiro de la Artillería y reconocimiento de objetivos.....	1926	1,00
ANEXO III AL REGLAMENTO PARA LA INSTRUCCION DE TIRO DE LA ARTILLERIA DE CAMPAÑA.—Descripción y manejo del material empleado en maniobras de fuerza y transporte.....	1929	1,75
ANEXO IV AL REGLAMENTO PARA LA INSTRUCCION DE TIRO DE LA ARTILLERIA DE CAMPAÑA.—Descripción y empleo táctico y técnico de los proyectores.....	1929	1,00
ANEXO V AL REGLAMENTO PARA LA INSTRUCCION DE TIRO DE LA ARTILLERIA DE CAMPAÑA.—Nomenclatura, servicio en fuego y conservación de los materiales de Artillería de montaña y ligera...	1929	1,50

INGENIEROS

Señales y circulación	1926	1,50
Personal del movimiento de trenes	1926	1,50
Capataz y obrero de vía	1926	0,60
Instrucción de las tropas de pontoneros. Tomo I.....	1928	1,50
<i>id.</i> <i>id.</i> <i>id.</i> Tomo II.....	1928	1,50
<i>id.</i> técnica del personal de Telegrafía eléctrica.....	1928	1,75
<i>id.</i> <i>id.</i> <i>id.</i> de <i>id.</i> óptica	1928	1,75
Reglamentos para la instrucción técnica y trabajos relativos a los puentes de circunstancias de las tropas de Zapadores-Minadores.	1929	2,00

INTENDENCIA

Instrucción táctica. Tomo I.....	1926	1,50
<i>id.</i> <i>id.</i> Tomo II.....	1926	1,50
<i>id.</i> para el suministro de carne por los parques de ganado de Ejército	1928	0,50
Reglamento de los servicios de Intendencia en campaña.....	1929	1,25
Reglamento para la instrucción técnica de las panaderías de campaña	1929	0,75

SANIDAD

Instrucción de Camilleros	1926	0,50
Servicio de Veterinaria en campaña	1927	0,25