

Al partir, la escolta cargará las armas en presencia de los prisioneros, á quienes se prevendrá: que toda tentativa de resistencia se reprimirá con extrema severidad.

Para acantonar, se escogerán localidades que contengan edificios amplios en que pueda guardarse fácilmente á los prisioneros y que estarán siempre iluminados; una sola puerta de ellos quedará abierta y en ella se situará una guardia.

Si se atacare al convoy durante su marcha, y se viera obligado á detenerse para resistir al enemigo, se ordenará á los prisioneros que se pongan pecho á tierra; una parte de la escolta se encargará de su guardia inmediata, permaneciendo junto á ellos, y hará fuego sobre cualquiera que se levante, sin haber recibido orden para ello; el resto de la escolta maniobrá para rechazar al enemigo.

## TITULO XII

### *El combate.*

(Artículos del 120 al 135 del Reglamento para el servicio de campaña).

90.—El papel de la Caballería en el combate está definido en el Reglamento para el servicio de campaña.

### *Deberes de los Oficiales y soldados.*

91.—Todo el que mande una tropa deberá mantenerse al corriente de lo que suceda cerca de él y obrar siempre, no sólo desde el punto de vista de su misión especial, sino en bien del interés general.

En caso de necesidad, provocará

las órdenes que juzgue convenientes.

Se debe siempre acudir al ruido del cañón ó de la fusilería, cuando no se haya recibido orden expresa de obrar de otra manera ó cuando no se esté combatiendo con el enemigo.

En caso de un encuentro imprevisto con el enemigo, todo Jefe deberá emplear su iniciativa completa para cumplir, á pesar de él, con la misión que se le haya asignado; deberá atacar para continuar lo más pronto que sea posible la operación que se le haya prescripto ó por lo menos tratará de ver claro en la situación para hacer prisioneros y obtener datos útiles.

Deberá reinar una solidaridad completa entre las diversas armas.

Los Jefes, Oficiales y clases tienen la obligación de conservar el orden y emplear toda su energía para mantener en sus puestos á los que estén bajo sus órdenes, por cuantos medios estén á su disposición; en caso necesario los obligarán á obedecer por la fuerza.

Deben, por último, penetrarse de la idea de que su más hermosa misión consiste en dar el ejemplo á su tropa.

En ninguna parte es el soldado más obediente y abnegado que en el combate, tiene los ojos constantemente fijos en sus Jefes. El valor y la sangre fría de ellos pasan á su alma y lo hacen capaz de todas las energías y de todos los sacrificios.

### *Partes.*

92.—Después de un combate los Comandantes de Escuadrón, así co-

mo los Jefes superiores darán parte, por escrito, de la jornada, haciendo mención de los individuos que se hayan distinguido, así como de aquéllos que hubieran faltado á sus deberes.

Si fuere preciso hacer mención de la notable conducta de un militar, ya por haber quitado al enemigo una bandera ó un cañón, ya por haber salvado á su General ó Jefe superior, ó por cualquiera otro acto de valor ó abnegación, se dará un parte especial de ello al General en Jefe, para los efectos del título XVI, tratado primero de la Ordenanza General del Ejército.

A los partes del combate se agregarán:

Una relación nominal de muertos y heridos.

Un estado de la fuerza que concurrió al combate.

Un estado de las municiones consumidas.

Los demás estados y relaciones especiales que sean necesarios.

## TITULO XIII

### CAPITULO I

#### *Orientación.—Reconocimiento del terreno.—Inducios.*

93.—La orientación da el medio de tomar una dirección determinada por medio de la línea Norte-Sur y permite marchar sobre cualquier terreno, ya sea de día ó de noche, para llegar á donde se desea.

La dirección del Norte se puede conocer por tres procedimientos principales:

Por medio del Sol.

Por medio de la estrella polar.

Por medio de la brújula.

1º—POR MEDIO DEL SOL.—Para reconocer la dirección del Norte, por medio del Sol, teniendo presente que este astro lo vemos al Este, antes del medio día; al Oeste, después del medio día, se empleará el procedimiento siguiente: Poco antes del medio día se clava en el suelo una estaca, una baqueta, una espada, ó un alfiler sobre un papel, se observa la sombra que proyecta este objeto sobre el suelo ó sobre el papel, y se marca su extremo, así se señalan las sombras que van dando sucesivamente, hasta que señalando una pequeña, vuelva á marcar otra mayor y otra; la dirección dada por la más pequeña, prolongada, determina la línea Norte-Sur.

Puede valerse también de dos sombras tomadas en tiempos iguales, antes y después de medio día; es decir, que si la primera la obtenemos á las diez y media A. M., la segunda la obtendremos á la una y media P. M.; la bisectriz del ángulo formado por ambas sombras, será la línea Norte-Sur. (Figura 13).

Estas observaciones se hacen antes y después de medio día, porque á estas horas el Sol pasa por el meridiano.

También se puede determinar la línea Norte-Sur, antes ó después de medio día, por medio del reloj. Se pone el horario en la dirección del Sol, se tira una línea imaginaria del centro del reloj á las doce, la bisectriz de este ángulo será aproximadamente la línea Norte Sur.

2º—POR MEDIO DE LA ESTRELLA POLAR.—De noche, cuando las es-

trellas son visibles, cualquiera puede orientarse por medio de la estrella polar que constantemente da la dirección del Norte.

Esta estrella se buscará sobre la prolongación de la línea que une las últimas dos estrellas del Carro ó Osa Mayor, tomando como cinco distancias iguales á la que separa en apariencia estas dos estrellas, así se encontrará la estrella extrema de la cola de la Osa Menor, que es la polar. (Fig. 3ª).

3º—POR MEDIO DE LA BRUJULA.—De día, cuando el Sol no es visible, y de noche, cuando las estrellas tampoco lo son, la brújula dará el medio de orientarse, porque la punta azul de la aguja imanada señala constantemente el Norte magnético.

Si se carece de brújula, y tanto de día como de noche el cielo está cubierto, se preguntará á los habitantes del lugar por dónde sale y se oculta el sol.

Cuando los soldados conozcan la dirección del NORTE, se les enseñará que, dando frente á él, tienen el ESTE ó ORIENTE á su derecha, el SUR á la espalda y el OESTE ó PONIENTE á la izquierda.

Cuando los soldados conozcan bien los puntos cardinales, se les enseñará á indicar en qué dirección se encuentran los diferentes accidentes y las localidades que se distinguen: ya sea con relación al punto que se ocupa, ó con relación á otro cualquiera. En seguida se les enseñará á dirigirse á un lugar por medio de los puntos cardinales.

La utilización de la brújula y de la carta se enseñará á los Sargentos, y se les ejercitará en ir de un

lugar á otro, ya siguiendo un camino, ya á campo travieso, de día y de noche.

El instructor se empeñará en perfeccionar la enseñanza de los soldados que manifiesten más aptitud en la utilización del terreno y en la orientación, para emplearlos, más tarde, como Jefes de patrullas.

## CAPITULO II

### *Reconocimiento del terreno.*

Se llama TERRENO, á la superficie del suelo juntamente con todos sus accidentes naturales y artificiales. Los accidentes naturales son: las montañas, los bosques, las aguas, etc.; los artificiales, las poblaciones, caminos, vías férreas, canales, etc., etc.

Un terreno es descubierto, cuando ningún obstáculo impide la vista; cubierto, cuando los bosques, edificios, etc., impiden ver á lo lejos. Se dice que el terreno es cortado, cuando impiden recorrerlo obstáculos de diversas clases.

Se llama montaña una elevación del suelo de considerable altura; colina á una elevación menos considerable; pliegue del terreno una simple ondulación del suelo; loma es una pequeña elevación del terreno redondeada y alargada; vertiente es el terreno que se extiende desde la cúspide á la base de una montaña; cuello ó garganta el punto donde la cresta de una cadena de montañas se deprime, para elevarse en seguida, y ofrece paso de una vertiente á la otra.

Los detalles sobre los que deberá fijarse particularmente la atención

en los reconocimientos de las alturas son las siguientes: situación, elevación, naturaleza y pendientes, manera de alcanzar la cúspide y de franquearla.

VALLE.—Es una depresión del suelo que separa dos montañas ó colinas vecinas y en el fondo del cual se reúnen las aguas; cuando es pequeño se llama vallecillo.

CAÑADA.—Es el espacio que queda entre dos alturas muy cercanas y cuyos bordes son generalmente escarpados.

DESFILADERO.—Es un paso estrecho entre dos obstáculos. En el reconocimiento de los desfiladeros se fijará la atención en determinar los puntos siguientes: su longitud, anchura, facilidad ó dificultad para transitar por ellos, naturaleza de las alturas dominantes, de las desembocaduras que tenga, medios de restablecer ó de interceptar el paso.

LLANURA.—Es una extensión de terreno que no presenta ondulaciones ni accidentes apreciables.

Los detalles en los que deberá fijarse la atención en el reconocimiento de una llanura, son los siguientes: extensión, número y nombre de las poblaciones, naturaleza del terreno y sus cultivos, grupos de árboles, cercas, corrientes de agua ó pantanos, fosos anchos y profundos, caminos hondos, obstáculos que puedan estorbar ó entorpecer los movimientos de las tropas.

FLORESTA.—Es una gran extensión de terreno cubierto de árboles. El bosque es menos extenso que la floresta.

OQUEDAL.—En un bosque es una parte cubierta de grandes árboles

por donde se puede transitar libremente.

UN SOTO.—Es la parte de un bosque ó floresta cubierta de vegetación, difícil de atravesar.

Las orillas de un bosque se llaman linderos.

SALIENTE DE BOSQUE.—Es la extensión del mismo que se destaca de la masa principal; y entrante, es al contrario, un claro que entra en él.

CLARO DE UN BOSQUE.—Es el lugar sin árboles.

En los reconocimientos de los bosques y de las florestas se fijará la atención en lo siguiente: extensión, situación con relación á la dirección que deba seguirse, caminos que los atraviesen, fosos y cortaduras, facilidad de recorrerlo en todas direcciones, naturaleza de los mismos bosques ó florestas, sotos, lugares habitados, alturas que puedan existir á sus alrededores.

Las aguas se dividen en aguas corrientes, que según su importancia, toman los nombres de ríos y arroyos; en aguas estancadas que son los lagos, lagunas, los estanques, los pantanos.

En todo curso de aguas se llaman riberas las orillas del mismo; toman el nombre de encajonadas cuando son escarpadas. La anchura de una corriente de aguas es la distancia que separa sus orillas.

La ribera derecha es la que se encuentra á la derecha de una persona que sigue la corriente.

Se llama lecho, al fondo de toda corriente de agua; según su naturaleza, se llama cenagoso, arenoso ó pedregoso.

El nivel del agua es la superficie superior de la corriente; profundidad, es la distancia que existe entre la superficie y el fondo.

Un punto está río arriba, cuando para abordarlo hay que seguir contra la corriente y río abajo en caso contrario. Vado es el sitio donde el agua permite atravesar una corriente, pisando el fondo, en caso de que sea firme.

Se llama vadeable todo río ó corriente que puede pasarse á vado por uno ó varios puntos, y navegable, cuando puede gobernarse en él una embarcación.

Canal es una corriente de agua formada artificialmente. Los canales son de bordes de tierra ú otros materiales y sirven para contener las aguas.

Exclusa es una obra de mampostería construída para retener ó dejar escapar las aguas á voluntad.

COMPUERTA.—Es una construcción colocada á través de un curso de agua, generalmente cerca de los molinos ó exclusas para hacer subir ó bajar el nivel de las aguas. Ofrece á menudo un medio para atravesar el canal.

Las aguas estancadas situadas en los terrenos, según que sean más ó menos considerables, forman los lagos, lagunas, estanques, &. Los pantanos son terrenos inundados continuamente por una capa de agua más ó menos considerable, según la estación, y generalmente, impracticables.

Para pasar los cursos de agua se emplean puentes fijos, suspendidos ó flotantes, balsas ó barcas.

CUENCA.—Se llama cuenca de un

río, al conjunto de las vertientes que depositan sus aguas en dicho río.

Los puentes fijos son construcciones de piedra, madera, fierro ó de estos materiales combinados, colocados de uno á otro borde del curso de agua para atravesarlo. Se distinguen en ellos los machones, macizos de piedra, madera ó fierro desplantados del lecho de la corriente; los arcos, por debajo de los cuales pasa el agua, estan sostenidos por los machones que los reciben; y el tablero que descansa en los arcos. La parte del tablero comprendida entre cada dos machones se llama tramo. El tablero sirve para marchar de uno á otro extremo. En ambos costados se encuentran los pretilles.

En los puentes suspendidos, el tablero se sostiene por cadenas ó cables de alambre.

Los puentes flotantes son los establecidos sobre balsas, barcas ó toneles. Los puentes fijos se establecen sobre pilotes ó caballetes de madera apoyados en el fondo del río.

El puente volante es una gran barca plana que se lleva de una orilla á otra con el auxilio de un cable.

Los detalles más importantes que deben señalarse en el reconocimiento de un curso de agua, son los siguientes: los puntos de paso más favorables para las tropas de las diferentes armas, anchura, profundidad, rapidez de la corriente, naturaleza de las orillas, si son llanas ó escarpadas, su elevación relativa, posición de los puentes, su clase, puentes volantes ó vados (los vados

están situados generalmente en dirección de los recodos y su posición está casi siempre señalada por un camino ó vereda que entra en una orilla y se prolonga por la otra), dirección, naturaleza del fondo y anchura de los vados, su profundidad, que no debe exceder para la Artillería de 65 centímetros; para la Infantería de un metro ú ochenta centímetros si la corriente es rápida y para la Caballería de un metro veinte centímetros; lugares habitados situados en las márgenes, recursos en embarcaciones, pontones y materiales que puedan aprovecharse; estado y anchuras de los caminos que corren á lo largo de los ríos.

CANALES.—Anchura, puntos de paso, exclusas, vertederos, puertas, estado y anchura de los caminos que los bordean.

DIQUES.—Su naturaleza, altura y espesor.

Los lugares habitados pueden ser aislados, tales como las estaciones de las vías férreas, etc., ó conjunto de habitaciones como las ciudades, villas, pueblos, haciendas, rancherías, etc.

Debe fijarse la atención, particularmente, cuando se hagan reconocimientos de lugares habitados, en los puntos siguientes: situación é importancia, recursos de toda naturaleza para la alimentación y demás necesidades para los acantonamientos de tropas, medios de transportes que posean, hospitales, disposición de las casas principales, de los templos, cementerios, etc. Casas de campo cercanas, estaciones de ferrocarril, oficinas telegráficas; etc.

Se llaman vías de comunicación: los caminos, veredas, vías férreas, etc. Según su importancia, se clasifican los primeros en caminos nacionales, vecinales, carreteros ó de herradura.

En los caminos debe distinguirse la calzada ó parte central de la vía, sobre la cual transitan los carruajes; si es empedrada ó con piso de tierra, los fosos laterales para el escurrimiento de las aguas.

Una vereda, es un camino estrecho que no sirve más que para peatones ó ginetes aislados.

Cuando un camino se encuentra al mismo nivel que el terreno que lo rodea, se llama nivel; cuando es más bajo que el terreno, hondo ó en excavación; si es más alto calzada ó en terraplén; se llama, en fin, de cornisa, cuando recorre la vertiente de una elevación de terreno, teniendo sus costados uno en excavación y otro en terraplén.

Los postes indicadores proporcionan indicaciones acerca de las distancias y direcciones.

ENCRUCIJADA.—Se llama el sitio donde se cruzan varios caminos ó veredas.

Los detalles que deben fijarse principalmente en el reconocimiento de los caminos, son los siguientes: estado de utilidad, pendientes, anchura para determinar cuántos hombres de frente pueden pasar de Infantería ó Caballería, si están bordeados de cercas de árboles ó fosos, si están trazados rectamente ó serpentean, si son hondos ó están en calzada ó en cornisa; los terrenos que atraviesa, ríos, puentes, desfiladeros,

lugares habitados que atraviesen ó á cuyo largo sigan.

Las vías férreas estan formadas por dos rieles, sobre los cuales ruedan los carruajes; se componen esencialmente de rieles, durmientes y balaste.

Los rieles se contruyen de hierro dulce ó de acero.

Los durmientes son de madera, de fierro ó de acero, y sobre ellos se colocan los rieles.

Los rieles de patín se fijan por medio de grampones, y sus extremidades se reúnen por medio de planchas de unión aseguradas por pernos.

El balaste es un piso artificial hecho con piedra triturada, ó con arena que recubre la vía y en el cual se colocan los durmientes.

La anchura de la vía se toma entre los bordes interiores de los rieles.

Cuando la vía es doble, el espacio que queda entre las dos se llama entre-vía.

Se llama bifurcación el punto donde una vía se abre en dos. Para seguir por una ú otra vía en una bifurcación se usa el mecanismo llamado cambiavía; ésta consiste en dos rieles que se adelgazan progresivamente en sentido lateral hasta formar una cuchilla en su terminación, reunidos por varillas, moviéndose todo el mecanismo con ayuda de una palanca.

Las vías pueden ser en excavación, en terraplén ó en cornisa.

Deben distinguirse en el terreno de una vía férrea: los pasos á nivel, que son puntos en que la vía atraviesa un camino ordinario sin

que la diferencia de nivel sea considerable, los puentes, los viadutos que son puentes en seco y los túneles, por donde pasa la vía.

Las señales que sirven para regularizar la velocidad de los trenes é impedir accidentes son fijas ó móviles.

Las fijas consisten en discos de metal pintados de colores. Las móviles son banderas en el día y linternas por la noche. El uso de señales está arreglado por convenciones variables. La señal roja significa siempre alto.

Una placa giratoria se compone de una gran pieza de fundición que se mueve sobre un pivote central. Se coloca generalmente en el punto de cruzamiento de varias vías, sirviendo para hacer pasar una locomotora ó un carruaje cualquiera de una vía á otra.

Debe fijarse particularmente la atención en una estación, en los muelles ó andenes de embarque, en los tanques para proveer de agua á las locomotoras, en los aparatos telegráficos, etc.

El material rodante comprende: las locomotoras, los wagones para pasajeros, los furgones para mercancías, los carros establos y las plataformas. Los furgones de mercancías se pueden habilitar para el transporte de hombres y caballos; en las plataformas se transportan carruajes de todas clases.

Se debe poner particular atención, al reconocer una vía férrea, en los puntos siguientes ya señalados: túneles, puentes, viadutos, camino en excavación ó terraplén, pasos á nivel, número de vías, esta-

do de ellas, verificación de su anchura, estaciones, muelles ó andenes, cambia-vías, señales, tanques, ó tomas de agua, telégrafo, almacén de carbón, número de wagones y locomotoras, clasificación del material rodante.

### CAPITULO III

#### *Indicios.*

Los indicios son las observaciones hechas sobre el terreno, y de las cuales se pueden hacer deducciones acerca de la presencia del enemigo, de sus movimientos, de su fuerza y de sus intenciones.

Los indicios que con más frecuencia se encuentran, son los siguientes:

**ACTITUD DE LAS POBLACIONES.**—La inquietud de los habitantes, su insolencia si están en país hostil, son pruebas casi ciertas de la proximidad del enemigo.

**POLVAREDAS.**—Las polvaredas que se elevan generalmente á lo lejos, provienen de la marcha de una columna. De su dirección puede deducirse la de la marcha de dicha columna; de su longitud, la fuerza aproximativa de ella; y de su altura y su espesor, la especie de tropas que la componen. La polvareda levantada por la Infantería, es baja; por la Caballería, es elevada y ligera; por la Artillería, es más espesa, y se notan interrupciones.

**REFLEJOS.**—Si los reflejos del sol sobre las armas de una columna en marcha, son numerosos y brillantes, es probable que la columna avance; si son por el contrario, inciertos, pasajeros y desigua-

les, probablemente la columna se retira.

**FUEGOS DE VIVAC.**—La intensidad del humo en los fuegos de vivac durante el día y el brillo y número de los fuegos, durante la noche, son también indicios que se deben tomar en cuenta; no obstante, es necesario no olvidar que frecuentemente se enciende fuegos numerosos para disimular una retirada.

**RUIDOS DIVERSOS.**—El rodar de los carruajes, el chasquido de los látigos, los relinchos de los caballos, los ladridos prolongados de los perros en las poblaciones, indican generalmente el paso de tropas.

**RASTROS.**—Las huellas de pasos de hombres, las pistas de los caballos ó rodadas de los carruajes, ó las piezas de vestuario, equipo ó armamento abandonadas en los caminos, pueden servir para reconocer la dirección seguidas por las columnas del enemigo, así como su composición, su fuerza y orden de marcha. Si se encuentran tales vestigios en una línea estrecha, la tropa debe haber pasado en columna de viaje; si existen en los dos lados del camino, y se notan hollados los campos vecinos, la columna puede haber sido de una fuerza considerable y marchando en formación preparatoria para el combate.

**VIVAQUES ABANDONADOS.**—Estos permiten conocer la fuerza y el estado moral de las tropas que los han ocupado. Los indicios de este género se encuentran generalmente en las persecuciones y proporcionan excelentes datos.