

Ordinariamente, y dado el mal estado en que con frecuencia están nuestros caminos, no es prudente llegar á ese máximo de carga.

Si son carros de dos ruedas, ó de cuatro, pero particulares habrá que calcular la carga.

El forraje se da á razón de 4 kilos, si es grano, y 4 de paja.

Art. 24.—El vestuario, equipo y otros efectos, se transportan igualmente en carros ó acémilas.

Sus pesos son los siguientes:

	Gramos.
Una camisa de manga	200
Un calzoncillo de ídem	120
Una chaqueta de dril.....	240
Un pantalón de ídem.....	360
Un paño de sol.....	45
Una blusa.....	440
Una corbata.....	30
Una frazada.....	1 528
Un portamanta.....	162
Una caramañola.....	420
Un porta-caramañola.....	45
Un par de zapatos.....	560
Un par de huaraches.....	65
Un saco de ración.....	20
Un saco de paño (cualquiera arma).....	870
Un pantalón de paño, para soldado pie á tierra.....	600
Un pantalón de paño para montar.....	1,000
Una capa.....	2,360
Un capote.....	1,800
Una gorra de cuartel.....	18
Un kepi.....	200
Un achacot con media forrajera.....	220
Un par de ascotates con correas.....	100
Un par de botas.....	1,670
Un par de cañones de botas.....	1,050
Una mantilla.....	700
Una montura.....	9,800

Una brida.....	380
Un bocado.....	300
Una cabezada de pesebre..	330
Un morral.....	180
Una cartuchera con bandolera (Caballería ó Artillería).....	870
Un cinturón para sable....	360
Una borla.....	70
Un maletín.....	60
Una cartuchera de artillería (pie á tierra).....	220
Una fajilla de artillería (pie á tierra).....	200
Un vericú de artillería (pie á tierra).....	120
Una cartuchera con porta (de infantería).....	730
Una fajilla con cargador y vericú.....	380
Una cubierta de bayoneta..	60
Una cubierta de marrazo Maüßer.....	140
Una canana para 50 cartuchos.....	100
Una mochila de cuero.....	3,020
Media tienda de campaña para tropa.....	1,420
Un montante de tienda....	180
Un carcax.....	380
Un porta-fusil.....	45
Un fusil Rémington, calibre 11 milímetros, con porta-fusil y bayoneta..	4 082
Un fusil Maüßer, con marrazo.....	4,600
Un cartucho para fusil Rémington.....	40
Un cartucho para fusil Maüßer.....	24 41
Una carabina Rémington, calibre 13 milímetros....	3,136
Una carabina Maüßer....	3,400
Un sable.....	1,050
Una caja con 1,000 cartuchos para infantería (Sistema Rémington).....	46,000

Una caja con 1,000 cartuchos para infantería. (Sistema Maüßer).....	35,000
Una pala para infantería, con su estuche.....	800
Un zapapico para infantería, con su estuche.....	1,200
Un serrote para infantería, con su estuche.....	1,200
Una hacha para infantería, con su estuche.....	1,800
Un enchillo de monte, con su estuche.....	1,000
Un soldado de infantería llevando todas las prendas que le corresponden, con 100 cartuchos Rémington, carga.....	22,890
Un soldado de infantería, llevando todas las prendas que le corresponden, con 100 cartuchos Maüßer, carga.....	21,341
Un soldado, dejando la mochila y llevando su frazada, vestido de dril, carga..	14,597
Una mochila, con el resto de las prendas.....	8,293

Art. 25.—Para la conducción de dichos efectos, se recurre á los carros de 2 á 4 ruedas, obtenidos por requisición, cuando los reglamentarios no basten á las necesidades.

Art. 26.—El conjunto de carros adquiridos por requisición, se denomina *Tren auxiliar* y debe organizarse y reglamentarse, mientras presta sus servicios, bajo una forma análoga al tren regular.

Art. 27.—En campaña, se dota á cada compañía del Tren con una fragua, ardeles, piquetes, útiles de terracería y otros objetos de refacción.

Art. 28.—Los trenes deben ir acompañados con el número de obreros necesarios para las reparaciones que se ofrecen, y de los individuos indispensables para la carga y descarga del material que

llevan, evitando, hasta donde sea posible, el pedido de faginas á la infantería. Este personal debe darlo el Servicio Administrativo.

TITULO II.

INSTRUCCION PARA EL SERVICIO DEL TREN, EN MARCHA Ó EN ESTACION.

Conductor General de Equipajes.

Art. 29.—Al decretarse la movilización parcial ó total del Ejército, se hará saber en las órdenes de preparación, que al efecto se den, el peso de los equipajes, el número y clase de los carros y acémilas que para transportarlos se permitan á los Generales, Jefes y Oficiales, á los cantineros y vivanderos, y en general, á todo individuo perteneciente al Ejército ó autorizado para seguirlo.

En toda orden de movimiento, se hará conocer la clase y fuerza particular destinada á la custodia de los bagajes en el Cuartel General y en los divisionarios, especificándose el punto de reunión de los equipajes, la hora de salida, el orden, itinerario que deba seguir, y las demás disposiciones necesarias para ordenar su movimiento.

El cuidado y orden de los equipajes, se encomienda á un Jefe ú Oficial, nombrado por el Cuartel General, y á quien se designa con el nombre de Conductor General de Equipajes.

Dicho Jefe ú Oficial, además de recibir instrucciones del Jefe del Estado Mayor ó del General en Jefe, se encargará de cuidar que á la hora y en el paraje prevenidos, se hallen los equipajes y escoltas de los mismos.

Dictará, en general, las providencias convenientes para el mejor arreglo, obligando á marchar en su puesto á todos los carreteros, arrieros ó sirvientes, sin permitirles adelantarse, haciéndose obedecer en caso de resistencias, y pidiendo auxi-

Ho para mantener su autoridad, al Estado Mayor de que dependa.

Hará que las mujeres de la tropa, marchen reunidas y bajo la forma que disponga, prohibiendo que se separen é introduzcan el desorden.

Distribuirán los equipajes de las diversas unidades, evitando que se mezclen y confundan.

Cuidará de que en los cruzamientos, tanto de tropas como de otras columnas de equipajes, se observe lo prevenido en este Reglamento para el caso.

Inspeccionará, para dar cuenta á la superioridad, si la clase y número de carruajes, ó acémilas asignadas á cada dependencia ó individuo, están arreglados á lo prevenido.

Si los equipajes han de marchar en varias columnas, dirigirá personalmente aquella en que vaya el equipaje del General en Jefe, poniendo las otras á cargo de Oficiales y sargentos, que para ayudarle, haya nombrado el Jefe de Estado Mayor respectivo.

Ordenará al Jefe de la Sección de zapadores la naturaleza de los trabajos que haya de emprender para reparar los malos pasos, pudiendo obligar á este trabajo, en defecto de aquellos, á los carreteros, arrieros y soldados sueltos que van con los equipajes.

Prohibirá y vigilará que individuo alguno del Ejército destine para sí, como guardia particular de su equipaje, soldado, cabo ó sargento.

Cuando los equipajes de cada unidad superior marchen reunidos con los del Cuartel General, cada unidad llevará su conductor, tomando el mando general el conductor que al efecto haya nombrado el Cuartel General.

Los equipajes de los Batallones y Regimientos, tendrán también su conductor particular, nombrado por el Jefe respectivo.

Impedirá igualmente al Conductor General, que los carros ó acémilas se car-

guen con efectos particulares ó de las tropas, que aumenten el precio prevenido para cada acémila ó carro.

En general, los equipajes de los Estados Mayores, y Cuerpos marchan á retaguardia de la columna, escalonados en el mismo orden que las unidades á que pertenecen, y en esta forma:

Para un Batallón ó Regimiento.

Viveres.
Bajejes.
Efectos de vestuario, etc.

Para una Brigada.

Carruajes ó acémilas del Estado Mayor.
Carruajes ó acémilas de los Batallones en el orden ya expresado.

Para el Cuartel General de una División.

Equipajes del General en Jefe.
Equipajes del Estado Mayor de la División.
Equipajes de la Artillería.
Equipajes del Jefe de la Administración.
Equipaje del Preboste.
Viveres del Cuartel General.

Para el Cuartel General de un Cuerpo de Ejército.

Carruajes del General en Jefe.
Carruajes del Cuartel General.
Carruajes de la Artillería é Ingenieros.
Carruajes de la Administración.
Carruajes del Servicio Sanitario.
Carruaje del Preboste.
Carruajes con viveres del Cuartel General.

Todo cuerpo de tropa debe ir acompañado de su tren de combate respectivo.

Las ambulancias divisionarias, marchan inmediatamente á retaguardia de sus divisiones.

En una División ó Cuerpo de Ejército, el tren de combate marcha agrupado á la cola de la columna de combate, detrás de la ambulancia divisionaria.

Encuentro de equipajes.

Cuando dos columnas de equipajes ó convoyes se encuentren en un cruzamiento del camino, se observarán las mismas reglas prescriptas para el encuentro de dos tropas, en el Reglamento del servicio de campaña, es decir, pasa primero la que lleve Jefe superior en el mando, ó de mayor antigüedad en caso de igualdad en categorías, ó bien la que por urgencia del servicio tiene misión importante que cumplir al llegar á su destino.

Un tren pasa primero si encuentra al otro detenido y la categoría del que manda aquel le dá derecho á ello. También pasa primero, si el que manda el otro tren es de superior categoría y le cede el derecho de pasar.

Cuando una columna de tropas ha pasado primero con su tren de combate, los equipajes que le pertenecen se detienen hasta que el tren de combate de la columna detenida haya pasado, en cuyo caso los equipajes de la segunda columna detenida, hacen alto para esperar á que pasen los de la primera.

Convoyes de Carruajes.

Art. 30. Un convoy de carruajes destinado á marchar independientemente de una columna debe ir escoltado. La composición del convoy, así como la de la escolta, se determina por la autoridad superior.

A menos que sea de categoría inferior á la del Oficial del tren que conduce el convoy, el Comandante de la escolta, tiene plena autoridad sobre las tropas de todas las armas que compongan dicha escolta, así como sobre las del tren; en consecuencia, es él quien da las órdenes generales para el arreglo del servicio, pero hasta donde se lo permita la defensa del convoy debe obsequiar las indicaciones del oficial del tren, en lo que se refiere á las horas de partida, altos, manera de aparcar los carruajes, orden que se debe mantener y centinelas que haya que apostar para ponerse á cubierto de todo accidente.

El Comandante de la escolta es responsable de la seguridad del convoy: pero en todo caso, el Oficial del tren, lo es de sus carruajes, carga que lleven, y hombres y animales que tiene bajo su mando directo.

Precauciones antes de la marcha.

Art. 31. Inmediatamente que á un Oficial del tren se le avisa que debe conducir un convoy, pasa una revista minuciosa á los hombres, animales, carga que lleva el convoy, carruajes, armamento, vestuario y equipo de la ropa y objetos de refacción para asegurarse de que todo está en regla, hace llenar las cajas de grass, numera los carruajes según el orden en que deban marchar, forma sus tiros, divide su convoy por fracciones que pone á las órdenes directas de los Oficiales subalternos, haciéndolos desde luego responsables de lo que llevan y asegurándose de que éstos á su vez han revisado su fracción: en seguida se pone á las órdenes del Comandante de la escolta, y si es de categoría superior á éste, toma el mando general y ordena la marcha, conformándose á los principios generales que para el caso previene el Reglamento del servicio de campaña.

Orden de marcha.

Art. 32.—Antes de emprender la marcha el convoy, su Comandante dará á conocer por escrito, el dispositivo del movimiento.

Las diversas fracciones se pondrán en marcha sucesivamente, y en la forma indicada en la orden.

Por lo general los carros cargados de pólvora ó municiones, cuando van en el convoy, marcharán á la cabeza tomándose con ellos todas las seguridades que para la conducción de explosivos previene el Reglamento de Artillería respectivo, luego vienen los que conducen heridos ó efectos de ambulancia, en seguida los de provisiones y al último los efectos militares y los líquidos. Por lo demás, el orden de marcha siempre se subordina á las circunstancias que debe apreciar el Comandante del convoy.

Las fraguas marcharán á la cola de las fracciones del convoy, donde siempre deben encontrarse.

Generalmente, los carruajes marcharán en columna por carros ocupando la derecha del camino, en cuanto sea posible; la distancia entre cada carro debe ser de 1 metro y entre cada fracción de 20 metros.

Los obreros y demás individuos que no tengan destino fijo, irán escalonados sobre el flanco de la columna, cada uno á la altura de la fracción que le corresponde para calzar las ruedas, si es necesario en las subidas ó bajadas.

Los mariscales y talabarteros irán con las fraguas; los tiros de reserva y los caballos de mano irán á la cola de cada fracción, después de las fraguas, si las hay.

La velocidad de la marcha debe regularizarse á razón de cuatro kilómetros por hora en terreno plano. Los carruajes que pierdan su distancia la deben recobrar avivando el paso sin trotar.

Si algún carro sufre un accidente que motive su detención, se le separará de su lugar para no interrumpir el movimiento de la columna, y después de hecha la reparación que exija, se incorporará, ocupando el puesto que en ese momento le corresponda, no recobrando su colocación propia, sino en el primer alto. Si no se pudiese componer, se le descargará y aun desarmará si fuere necesario, repartiéndole la carga y el mismo carruaje en los demás; ó bien si está cerca de alguna población y no hay urgencia en llevarlo, se dejará previo recibo, á las autoridades civiles ó militares. El tiro quedará de mano.

Los carros de dos ruedas se pondrán á la cabeza en cada fracción del convoy manteniendo entre ellos una distancia de tres metros.

Cuando se necesite disminuir la longitud del convoy, y el terreno lo permita, el que lo mande podrá ordenar que los carros marchen en columna por dos.

Los oficiales y subalternos deben ejercer, durante la marcha, la más activa vigilancia, deteniéndose á menudo para ver desfilar los carruajes que estén á su cargo; dando parte inmediatamente que noten alguna novedad, para que el jefe del convoy pueda remediarla.

Altos.

Art. 33.—Cada hora se hará un alto de diez minutos, aprovechándolos en apretar las cinchas de los animales, arreglar las cubiertas y componer la carga. En las marchas largas y difíciles ó cuando el calor sea muy fuerte, se hará un gran alto de una ó dos horas á la mitad del camino. Para este objeto se escogerá un lugar donde se pueda aparcar y en el que haya agua potable. Se dará á los animales agua y forraje.

En país enemigo no se debe hacer al-

to, sino en lugar descubierta y lejos de los desfiladeros. Se aparcará ó por lo menos se pondrán los carruajes de dos en dos; se dejarán los tiros enganchados y no se les dará de beber á todos al mismo tiempo. En todo caso, el Comandante de la escolta tomará las disposiciones que juzgue necesarias para la defensa del convoy.

Vanguardia y retaguardia.

Art. 34.—En la marcha de un convoy, además del servicio de vanguardia y retaguardia dado por la escolta y destinado á explorar y proteger la marcha, el personal agregado al tren por el servicio administrativo, se dividirá en dos fracciones que marcharán: una á la cabeza y la otra á la cola del convoy, cuando las circunstancias lo permitan. La de la cabeza será la imaginaria y la de la cola la guardia de prevención; la primera, que marcha á 20 metros de la cabeza de la columna, separará los obstáculos que haya y dará aviso al Comandante del convoy de las reparaciones que necesiten los caminos, cuando no pueda hacerlas por sí misma, y la otra, á 200 metros de la cola de la columna, vigilará que nada se pierda y que ninguno se quede atrás.

Prestará ayuda á los carruajes que hayan sufrido algún accidente y dejará con una guardia á los que se vean obligados á retrazarse algo por las composturas.

Subidas y bajadas.

Art. 35.—En las subidas se hará tomar 10 metros por lo menos de distancia á los carruajes. Si la subida es larga, los conductores echarán pie á tierra; si es corta y rápida, permanecerán montados. Los hombres de á pie estarán listos para calzar las ruedas, á fin de impedir que retrocedan los carros, calzándolos tam-

bién cuando se hace alto para dar aliento á los troncos.

En una subida fuerte, se duplicarán los tiros, haciendo subir el convoy en dos secciones.

En las bajadas, los conductores permanecerán montados, dirigiendo los de guías el carro, ó impidiendo los otros que sus tiros halen. Si la bajada es rápida, y sobre todo, si hay nieve ó hielo, se dará garrote, y los hombres de á pie se prepararán para calzar las ruedas, cuidando que no se tuerzan las cadenas.

El garrote se soltará sin detenerse, siempre que sea posible, y se esperará para enganchar la rastra, á que no esté caliente.

Lugares habitados Pasos difíciles.

Art. 36.—Siempre que sea posible, se evitarán los lugares habitados, rodeando las ciudades y pueblos cuando pueda hacerse, sin alargar mucho el camino. Si es preciso atravesarlos, se estrecharán las distancias de los carros, impidiendo el trote y tomando las más minuciosas precauciones contra el fuego ó cualquier desorden.

El Comandante del convoy debe diariamente informarse del estado del camino que se ha de recorrer, haciéndolo reconocer con anticipación, para dictar las medidas que juzgue convenientes; pudiendo utilizar la escolta y aún paisanos, los cuales, provistos de cuerdas, palas, azadones, etc., se dedicarán á hacer las composturas.

Los caminos elegidos serán los más conocidos, aun cuando sean los más largos; si es preciso, se tomarán guías, vigilándolos, y haciéndolos marchar con un Oficial á la vanguardia.

En todo paso difícil, los carros quedarán á distancia de 4 ó 5 metros uno de otro, los Oficiales y subalternos irán cerca de los carruajes puestos á su cuidado,

para dar á los conductores las indicaciones necesarias, hasta que se haya franqueado el obstáculo.

Entre tanto, las últimas fracciones se aprovecharán para dar reposo, y si el tiempo lo permite, el Comandante ordenará que se dé pienso á los animales.

Las primeras, harán lo mismo después de haber franqueado el mal paso, y mientras las últimas, lo pasan sucesivamente.

La primera fracción volverá á ponerse en marcha antes que la última haya pasado por completo, á fin de que haya el menor retardo posible.

Cuando se deba pasar un río ó vado, es preciso reconocerlo con el mayor cuidado. Los vados deben tener un fondo sólido, y la profundidad no exceder de 0. m. 80 á 1 m. Si el terreno no estuviere dispuesto convenientemente, á la entrada y á la salida se le hará arreglar por la vanguardia; y si es preciso, por los hombres de á pie y la escolta. Los fondos de casquijo casi siempre son buenos; los de arena son, por lo general peligrosos, porque ésta se desaloja y es arrastrada por el agua, y si hay gran número de carros en el convoy, se corre riesgo de que los últimos pasen á nado.

Para pasar un vado, se colocarán algunos Oficiales y la entrada y salida, para indicar á los conductores lo que tengan que hacer: á la entrada se guardará una distancia suficiente, haciendo tomar á los tiros un paso firme y seguro, sin trotar, impidiéndoles beber agua para que no se retrarde el movimiento.

Cuando se teman algunos percances, sea á consecuencia del hundimiento del fondo del río, ó sea por la rapidez de la corriente, se amarrará el extremo de una cuerda en la punta de la lanza de un carro, los hombres de á pie pasarán primero, y aguardarán en la orilla opuesta, y si es necesario, unos caballos halarán la cuerda, la cual mantendrá al carro en su dirección, y le impedirá derivar.

En los puentes militares y en los móviles ó poco sólidos, los carruajes deben pasar uno á uno, los conductores á pie, y llevando sus mulas. Si hay tiempo, se ordenará que el puente se reforce con puntales, ó troncos de árboles puestos en el sentido de su longitud, y otros más delgados en el de la anchura. En un puente volante se dará garrote á los carros, se quitarán los animales y se llevarán de la brida.

El paso por terrenos pantanosos, se hace con la mayor cautela, reconociéndolos antes. Si es posible, se mandará afirmar el suelo con faginas, sacos á tierra, etc. Los carruajes guardarán entre sí, una distancia de 8 á 10 metros.

En los desfiladeros es conveniente apresurar la marcha, disminuyendo la distancia entre los carruajes, y deteniendo la columna al otro lado para rechazarse.

Cuando se deba pasar un foso, cortadura ó arroyo, cada carro tomará una distancia de 8 á diez metros, recomendándose á los conductores abordar el obstáculo perpendicularmente, y arrear sus troncos al tiempo de pasarlo. Si el obstáculo es muy profundo, se practicarán rampas de cada lado.

Marchas de noche.

Art. 37.—En las marchas de noche, los Oficiales y subalternos deberán redoblar su atención y vigilancia. El Comandante del convoy dispondrá que los carros estrechen sus distancias, cuidará de que los hombres montados no se duerman ni echen pie á tierra, de tiempo en tiempo hará levantar los tirantes, sobre todo, después de los altos y las paradas, para asegurarse de que los tiros no están encuartados. En los pasos difíciles, y con la noche obscura, se encenderán hachones que se llevarán á distancia de los carruajes y con precaución. En la proxi-

midad del enemigo se guardará silencio, y para no dejar oír el ruido de los carros se envolverán las ruedas y cadenas con paja, sacate ó otra materia análoga, y se prohibirá encender fuegos.

Establecimiento del campo.

Art. 38.—Para la elección del sitio en que se deba acampar, y disposiciones que sea necesario ordenar, se seguirán las prescripciones indicadas en el Reglamento del Servicio de Campaña.

Un campo provisional, se establecerá de una de las maneras siguientes:

I. CAMPAMENTO PARALELO.—Cuando el campo deba establecerse muy rápidamente y se tenga espacio en longitud, los carros podrán disponerse en varias líneas de 6, 8, 10 ó 12 carros, según el espacio, poniendo las lanzas paralelas y en la dirección de la marcha; el intervalo entre los carros será de 2 metros y la distancia entre las líneas de 10 metros, medidas desde el extremo de las lanzas de una línea de carros á la parte posterior de los de la precedente.

Las guardaciones de guías de cada carro se colocarán en la extremidad de la lanza, las demás en la misma lanza.

A 7 metros de los extremos de las lanzas de los carros de la primera línea y frente á éstos, se tenderá en el suelo, asegurándola por medio de piquetes, una cuerda de longitud igual á la de dicha línea; en ella se amarrarán por medio de pulseras los animales frente á frente y con un intervalo de 1 metro, ocupando las extremidades los caballos de silla. Como la profundidad de una mula ó caballo se calcula en 3 metros, queda entre las extremidades de las lanzas y las ancas de los animales un espacio libre de 4 metros para entrar y salir del parque. Este espacio se llama *Calle del Parque*.

Si la tropa tiene tiendas, y se ha dado la orden para armarlas, se establecerán

paralelamente y á 9 metros delante de la cuerda, conservando entre ellas un intervalo de 0 m. 80 y su entrada del lado de los animales. El espacio libre de 6 metros, medido de la grupa de los caballos al frente de la tienda, es necesario para la circulación; se llama *Calle de las Tiendas*.

El forraje se colocará á 4 metros á la izquierda, y la altura de la cuerda.

Las tiendas de los subalternos, á 4 metros á la izquierda, y á la altura de las de la tropa, la tienda del Capitán, en el centro, y en el alineamiento de las de los Oficiales.

Las cocinas, á 4 metros á la derecha, y á la altura de las tiendas de tropa, á menos que haya necesidad de alejarlas más, para evitar un incendio.

Las letrinas se colocarán siempre del lado opuesto á la dirección del viento reinante, y lo más lejos posible del campamento.

Para colocar los animales en la cuerda, los tiros de á 4 ó 6 de los 3, 4, 5 ó 6 primeros carros marcharán al frente en línea, los de atrás oblicuarán para colocarse á la izquierda de los de adelante. Los tiros de la última línea de carros romperán la marcha por el tiro de la derecha, girarán á la izquierda de la cuerda para entrar en la calle de las tiendas, donde se formarán á la izquierda en línea desplegada, de manera que los animales queden tocándose por la nariz con los de los primeros carros.

Para enganchar los animales de los cuatro primeros tiros retrocederán hasta sus carruajes respectivos, comenzando por los de atrás. Los tiros de los últimos carros desfilarán por la izquierda y entrarán al parque para enganchar.

Campamento en cuadro.—Cerca del enemigo y cuando se quiera formar una defensa con los carruajes, se formará el parque en cuadros: las lanzas hacia el centro. Las cuerdas para los animales se

establecerán en el interior de los cuadros, así como el forraje; igualmente irán dentro las tiendas de los enfermos ó heridos; las de los conductores se pondrán fuera, y cada fracción de tropa acampará cerca de los carruajes de que está encargada. Las cocinas y letrinas fuera del cuadro, en la disposición más conveniente, según lo prevenido.

Campamento en círculo.—Para acampar en círculo, el primer carruaje describirá un círculo proporcional al número de carruajes que deban acampar. Cada carruaje estrechará lo más que sea posible la distancia sobre el que le precede, quedando los animales en el interior. El primer carro se detendrá, cuando se haya cerrado el círculo; los animales se atarán á la cuerda en el interior, pero dejando un camino de circulación entre el campo y los carros.

Desde que se mande desatajar, las lanias se apoyarán cerca de las ruedas, amarrándolas, si es posible. Las tiendas de la tropa se levantarán circularmente alrededor de los carros, las de los Oficiales y subalternos fuera.

En todo caso, cualquiera que sea la forma de acampar, se nombrará una guardia de macheros para el cuidado de los animales.

Conducción de los convoyes de mulas de carga.

Art. 39. Las precauciones que con arreglo al artículo 31 se deben tomar antes de las marchas para un convoy de carros, son aplicables al convoy de mulas, procurándose en éste que el Oficial del tren haga un minucioso reconocimiento de los aparejos, para ordenar las reparaciones que fueren necesarias.

Vanguardias y retaguardias.

Art. 40. Las vanguardias y retaguar-

días se establecerán como se ha dicho al tratar del convoy de carros.

Subidas y bajadas. Pasos difíciles.

Art. 41. Se observarán las mismas prevenciones generales que se han indicado para el convoy de carros, en la parte que fueren aplicables, y además las siguientes:

Apretar las cinchas de las mulas; llevar éstas de las riendas ó bridas para sostenerlas, guiarlas y protegerlas de una caída ó tropiezo.

Si se pasa un vado, colocar á uno y otro lado algunos Oficiales ó Sargentos para impedir que los animales se detengan á tomar agua y que se desvíen de la dirección del vado. El vado se pasará con el mayor frente posible, y si no es de temerse una sorpresa del enemigo, los arrieros se quitarán el pantalón y calzado para entrar al agua.

Se debe prohibir que los arrieros se metan al vado, antes de que les llegue su turno.

Se ordenará que algunos hombres vigorosos y buenos nadadores se establezcan por mitades á uno y otro lado de la corriente con pértigas, para estar listos á socorrer á los hombres que caigan al agua y con cuchillos para desprender la carga de las mulas que cayeren en ella.

El conductor de una mula debe mantenerle la cabeza fuera del agua para impedir que se ahogue. Si el vado es peligroso, cada mula será reducida por un hombre. Si fuere necesario, se fijará sólidamente una cuerda, por medio de estacas, de uno á otro lado; los conductores llevarán sus mulas con la mano derecha, apoyando la izquierda en la cuerda, y así tendrán más fuerza para resistir la corriente, sin peligro.

Si se llevan puestas las capas ó capotes, se quitarán para pasar el vado.

Terminado el paso, la columna se organizará, ya sea con sus mulas por dos ó una de frente, á distancia de dos metros, y se emprenderá la marcha.

Vivac.

Art. 42. El vivac de un convoy de mulas, se establecerá en principio de una manera análoga al vivac de las tropas de Caballería. Las medidas de policía y seguridad son las mismas que para el servicio de campaña se señalan á la Artillería.

En la mañana, al levantar el campo, cuando debe hacerse un gran alto, y urge la partida, es inútil dar agua á las mulas que son sobrias y pueden esperarse hasta hacer el alto.

Disposiciones generales para los convoyes compuestos de carruajes y mulas de carga.

Art. 43. Los convoyes compuestos á la vez de carruajes y mulas de carga, aplicarán las reglas ya dadas para cada uno de ellos, observando, además, las prevenciones generales siguientes:

Las mulas marcharán á la cabeza.

Cuando cerca del enemigo se aparque en cuadro ó en círculo, las mulas quedarán encerradas en el recinto formado por los carros.

Si sucediere que se encontrase un vado practicable para los carros cargados, y las mulas no pudiesen pasar con su carga, se harán pasar primero los carros y algunos de éstos regresarán para llevar la carga de las mulas, que entonces pasarán fácilmente.

Llegada de un convoy á su destino.

Art. 44. El Comandante del convoy

enviará con anticipación á un Oficial del tren, para solicitar permiso de entrar á la plaza. Dicho permiso lo solicitará del Jefe superior que tuviere mando en la localidad. En su parte, informará del material que conduce, número de animales, personal del tren y escoltas que lo acompañan, especificando igualmente el número de heridos ó enfermos que trae. Estos datos servirán á la autoridad superior de la plaza, para ordenar convenientemente el alojamiento y arreglo del servicio para descargar.

Conocidas que sean por el Jefe del tren, las disposiciones del Comandante de la plaza, entrará á la población conducido por un Oficial de ella, para que proceda, llegando al lugar donde deba alojarse, á ordenar la descarga, y hacer la entrega, si en ese punto termina su comisión.

Además de estas prevenciones, el Jefe de un convoy deberá tener presentes las que indica la Ordenanza General del Ejército, en los títulos X. y XI. del tratado V. sobre marchas y partidas, así como los artículos 1217 al 1230 del tratado VI de la misma Ordenanza, para aplicarlas en su caso.

Al regresar de su comisión, el Jefe de un convoy deberá dar parte por escrito á su Jefe inmediato, del resultado de su viaje, pormenorizando lo que fuere de interés.

Protección de un convoy.

Cuando un convoy se encuentre amenazado de ser atacado, el Comandante de él deberá dictar todas las disposiciones conducentes á su seguridad.

Las medidas tácticas que acuerde, se subordinarán á los principios seguidos por los combates de protección; es decir, que la defensa no deberá tener lugar á proximidad del convoy, sino á una distancia proporcionada á su longitud y fuerza de la escolta.

Con este objeto, dicha escolta se dividirá en dos partes:

Una pequeña fracción (próximamente un cuarto) permanecerá con los carruajes, á fin de protegerlos directamente; la parte principal, cubierta por una cadena de exploradores, marchará al frente, ó flanco amenazado, ó bien á retaguardia, de manera que cubra la parte más expuesta del convoy.

A alguna distancia de este cordón, se enviarán exploradores ó patrullas á caballo para reconocer bien el terreno ó intenciones del adversario, procurando no perder su unión con el grueso de las fuerzas.

Si la escolta es atacada, los carruajes harán alto, se estrecharán y formarán por dos, si no lo han ejecutado antes.

Si hay posibilidad de poner el convoy en seguridad cambiándolo de dirección, no debe despreciarse esta precaución.

Si el combate toma un aspecto desfavorable, el recurso supremo consistirá en formar el convoy en *atrincheramiento de carruajes*. A este efecto, se colocarán las lanzas hacia adentro, de manera que formen un rectángulo ó un cuadrado que quedará ocupado por la Infantería, mientras la Caballería queda fuera; el centro del rectángulo se ocupará con los heridos y acémilas debidamente aseguradas con correas ó cuerdas.

Este sistema de defensa, sólo ofrece protección contra la Caballería; además, para formar los cuadros, se requiere algún tiempo, del cual no siempre se dispone, pues lo impide el enemigo. Hay que recurrir, entonces, á cubrir el convoy con la escolta, la cual tomará las medidas necesarias, lo que siempre es más práctico. A este fin, se establecerá la fuerza en una posición reconocida, y esperará el convoy. La mayor dificultad consistirá siempre, en cubrir convenientemente los flancos, cuando la columna de carros es muy larga.

En presencia de esta dificultad, la misión de la escolta debe limitarse á explorar el terreno en una anchura suficiente, desempeñando esta misión la Caballería, y hacer ocupar á tiempo los puntos de acceso situados en los flancos, ó al menos, vigilarlos.

Si después de una obstinada defensa, es imposible salvar el convoy, se procurará huir con los carruajes que no están directamente amenazados, ó bien se destruirá el material, y se matará el ganado, á fin de que no caiga en poder del adversario.

La conducción de un convoy de prisioneros, exige, bajo el punto de vista, que se relaciona con las *medidas de policía*, la mayor rudencia, una severidad muy estricta, especialmente cuando se está muy cerca del enemigo, pues no solamente hay que cuidarse de éste, sino también de aquellos, que aprovecharán toda circunstancia favorable para recuperar su libertad.

En las noches, siempre que sea posible, todos los prisioneros se alojarán en lugares habitados ó en edificios apropiados á este efecto, y que se tendrá mucho cuidado de reconocer.

SEGUNDA PARTE.

TITULO I.

BASES GENERALES PARA LA INSTRUCCION DE LA TROPA DEL SERVICIO DE TRANSPORTES.

ARTICULO 1.

Definiciones

Tropa.—Es la reunión de soldados de cualquier arma ó servicio.

Fila.—Es la formación de hombres, colocados unos al lado de los otros.

Hilera.—Es la formación de dos ó más hombres, uno detrás de otro, cubriéndose.

Cabeza de hilera.—Es el hombro de primera fila de cada hilera.

Formación.—Es la colocación ordenada de una tropa, para todo acto del servicio.

Frente.—Es el espacio que se extiende, delante de una tropa.

Frente de formación.—Es el espacio ocupado por una tropa, de un costado á otro.

Profundidad ó fondo.—Es el espacio comprendido entre la primera y última fila de una tropa, formada ó acampada.

Línea desplegada.—Es la formación de una tropa á dos de fondo, en toda la extensión de su frente; en el tren, es la formación de los carruajes en dos líneas, con distancias determinadas.

Flanco.—Es el espacio que se extiende á derecha ó izquierda, de toda tropa formada.

Intervalo.—Es el espacio que se deja entre los individuos, fracciones constituidas ó carruajes, medido en el sentido del frente de formación.

Columna.—Es la formación de las unidades tácticas, fracciones constituidas ó sus subdivisiones, unas detrás de otras, cubriéndose, y á las distancias reglamentarias.

Alineamiento.—Es la colocación de una tropa ó carruajes, sobre una línea determinada.

Conversión.—Es la marcha circular que ejecutan los soldados de una fila ó carruajes, describiendo arcos de círculos concéntricos.

Eje.—Es el hombre ó carruaje de primera fila del costado, que sirve de centro á la conversión.

Costado saliente.—Es el opuesto al eje de conversión.

Variación.—Es el movimiento que ejecutan los soldados ó carruajes, desensajonándose y marchando por la vía más corta al nuevo frente que determina el guía.

Huella.—Es la serie de impresiones

que deja la planta del hombre, en el terreno por donde pasa.

Pista.—Es la serie de impresiones que dejan las pisadas de los caballos ó acémilas, en el terreno por donde han pasado.

Rodada.—Es la impresión que dejan las ruedas de los carruajes en el terreno.

Destacamento.—Es toda tropa separada del Cuerpo de que depende, para cualquier servicio de armas.

Vanguardia.—Es el destacamento que marcha delante de una tropa. Es también sinónimo de frente, en la acepción de espacio.

Retaguardia.—Es el destacamento que marcha detrás de una tropa, para su seguridad. También se llama retaguardia, al espacio que queda á la espalda.

Distancia.—Es el espacio que separa á las tropas ó carruajes, en el sentido del fondo.

Aires.—Son las diferentes velocidades con que se hacen marchar á los caballos ó mulas. Son tres: *paso, trote y galope*.

Puntos de dirección.—Son los objetos ó accidentes del terreno, que sirven para conservar la dirección en la marcha, ó establecer el alineamiento de una tropa.

Voz preventiva.—Es la indicación de qué, ó de lo que se va á mandar; en el segundo caso es preparatoria.

Voz ejecutiva.—Es la que indica el instante en que se debe ejecutar ó comenzar á ejecutar lo mandado.

ARTICULO 2.

Composición del Escuadrón en pie de paz y de guerra.

1.—Las tropas del servicio de transportes, forma parte del ejército de tierra. (Artículo 5 de la Ordenanza general del ejército).

2.—Su composición, en tiempo de paz,