

CAPITULO VI.

QUE TRATA DEL PASO DE LOS RIOS Y PRECAUCIONES QUE DEBEN PRECEDER A SU RECONOCIMIENTO Y EJECUCION.

Los pasos de los rios se verifican de dos modos, por puentes ó por vados. En el primer caso precederá un reconocimiento del terreno y de ambas riberas del rio, su anchura, profundidad, rapidez de su corriente, rampas de ambas orillas y su fondo. Es claro que la parte mas angosta del rio es la mas conveniente para echar un puente, y al mismo tiempo se elegirá el lugar en que las rampas ó bordes no se eleven mucho del nivel de la agua. Precedido este reconocimiento á la operacion de echar un puente, se haran acercar los carros que conduzcan el material ó equipage de que se ha de construir al punto elegido, en donde estarán los ingenieros con sus pontoneros, obreros y maestranza para empezar los trabajos, teniendo todos los materiales prevenidos para que nada falte.

Los rios se pueden dividir en cuatro clases, segun lo caudaloso de cada uno; v. g. como el Rhin y el Danubio en Alemania, el Póo en Italia, el Don y el Bolga en Rusia, el Elba en Prusia, el Duna y el Vístula en Polonia, el Ebro y el Tajo en España, el Nilo en Egipto, el de las Amazonas en el Perú, el Mississipi en los Estados-Unidos, el Bravo en México, y el de la Plata en Buenos-Aires, exceptuando desde su embocadura que es en el cabo de San Antonio en donde tiene doce leguas de ancho y corre una travesía de ochenta, angostándose proporcionalmente hasta la ciudad de Santa Fé, y por esto se debe considerar mas bien como mar que como rio hasta allí; á éstos se les puede considerar como de primera clase; y como de segunda, v. g., el Guadiana, el Miño y el Guadalquivir en España, el Sena y el Garona en Francia, y otros semejantes; y como de tercera los rios que por su poco caudal son vadeables por varias partes; y de cuarta, los riachuelos ó torrentes que por donde quiera se pasan. Los primeros y segundos no se pueden pasar sin el auxilio de los puentes convenientes, y los terceros y cuartos se pueden vadear ó pasar sin mayor dificultad.

El sitio mas á propósito para echar los puentes sobre los rios son los parages en donde una márgen domina la opuesta, por la ventaja de que los fuegos propios pueden proteger los trabajos, si el enemigo los impide, y favorecer el paso.

Sea cual fuere la direccion en que corre un rio, muy pocos corren un trecho considerable en línea recta sin tomar diferentes direcciones que varian con frecuencia formando un serpenteo, de lo que resulta que los puntos mas á propósito para echar un puente son los que forman un ángulo saliente, en cuya punta se echará el puente, y de esta manera estará libre de que el enemigo lo pueda bafir con su artillería, porque la figura del ángulo en que se va á establecer lo aleja de sus fuegos que el mismo rio le impide acercar.

Cuando el enemigo se halle al otro lado de un rio en disposicion de dar ó sostener una batalla, se echarán á un mismo tiempo dos ó tres puentes para que pueda pasar mayor número de tropas á un tiempo; porque de lo contrario, es evi-

dente la desventaja del que pasa, porque el enemigo solo tendrá que batir cuerpos aislados que carecen de union y apoyo que los sostenga. Si el ejército que ha pasado el rio fuere atacado por el enemigo, no se quitarán los puentes para que en caso de retirada pueda hallarlos pronto para reparar el rio.

Cuando los trabajos de los puentes se ejecutan á la vista del enemigo, es regular que trate de impedirlos; y para apoyarlos y protegerlos, se destinará el número conveniente de tropas ligeras, que se posesionaran de la márgen del rio, colocando en los puntos mas elevados alguna artillería de mayor calibre para ausiliar los trabajos.

En los botes auxiliares se hará pasar alguna tropa á la orilla opuesta del rio para posesionarse del terreno al frente del puente, levantando al instante algunos parapetos ó cualquiera otra obra capaz de asegurar la posicion.

Inmediatamente que esté concluido el puente, se harán pasar las tropas ligeras ó las que estén mas á prevencion, las cuales levantarán inmediatamente una cabeza de puente, cola de golondrina, flecha, reducto ú otras obras semejantes para defender el puente cuando se halle establecido.

La brigada de carros de puentes marchará á retaguardia del ejército y se adelantará cuando sea necesario.

En caso de que se hubiere de pasar por los vados, precederá un reconocimiento de ellos y del terreno, eligiendo los que en el fondo tengan piedra ó cascajo y que su profundidad sea proporcionada para el paso de la infantería ó de la arma que se quiera hacer pasar, escogiendo el punto en donde la corriente lleve poca rapidez y si es posible que los bordes y el agua estén á nivel.

Los rios cuyo fondo es de arena menuda ó fango, no son á propósito para vadearlos, porque la arena se mueve continuamente con el pisoteo de los hombres, los caballos y las ruedas de los carros y cureñas, y proporcionalmente se va ahondando por falta de la arena que se lleva el agua, de manera que á proporción de la rapidez, se inutiliza el paso hasta no poder ya pasar los hombres y los caballos, ó pasar á nado; y en los que hay fango, se atascan unos y otros, particularmente los carros y cureñas.

A la operacion del paso de un rio, bien sea por puentes ó por vados, precederán algunos movimientos rapidos, reconociendo algunos puntos para pasarlos, pero siempre procurando ocultar el que verdaderamente se quiera elegir, obligando de este modo al enemigo por la incertidumbre á que haga algunas variaciones en sus posiciones y deje libre el que se desea.

Estando el enemigo posesionado de la orilla opuesta de un rio sobre el cual se quiere echar el puente, es regular que impida esta operacion con todo su poder, y en este caso no queda otro remedio que arrojarlo á viva fuerza, practicando entonces lo que queda dicho, estableciendo baterías en las inmediaciones del parage donde se quiera echar el puente para proteger su construcción.

Para echar un puente, lo mismo que para dar una accion, se necesita la estratagemata y la sorpresa, y para verificarlo se harán marchas repentinas y violentas con las tropas ligeras, el tren de puentes y alguna artillería, para que cayendo de improviso sobre el punto en que se quiere echar el puente, se pueda efectuar sin oposicion, bajando los obreros de dia y de noche con la mayor actividad para la pronta conclusion; y si apareciere el enemigo, se practicará lo que queda dicho anteriormente con lo demas que las circunstancias y la prudencia aconseje. A estas tropas ligeras seguirán las divisiones que deban pasar el rio, para que lo verifiquen tan luego como se halle concluido el puente.

Del mismo modo que la operacion antecedente se ejecutará el paso de un rio por vados.

Lo mismo que los ataques se hacen falsos y verdaderos, se pueden hacer falsas y verdaderas las operaciones de echar los puentes cuando se quiera engañar al ene-

migo con aparato de bareas, construccion de parapetos y baterías, para que haciéndole creer que por aquel punto se quiere pasar el rio, haga algunos movimientos para concentrarse y desaparezca el punto que se desea. Los ingenieros y los oficiales de plana mayor deben ser muy activos y no perder tiempo para dirigir los trabajos de las obras y demarcar el terreno.

En el tren de puentes irán como indispensables algunos botes de remo para auxiliar los trabajos de los puentes.

El paso de un rio en retirada es una operacion de las mas difíciles, por las circunstancias en que regularmente se halla el ejército que la verifica, pues ninguno se retira sino á consecuencia de una derrota ó de un plan combinado, pero las mas veces es por lo primero. Un ejército batido, sin su material, almacenes y quizá desordenado totalmente, no es mas que una reunion confusa de fugitivos, y entonces presenta un aspecto funesto; y en este caso desgraciado es necesario pensar en salvarlo para evitar su destruccion, para lo cual inmediatamente que se ordene la retirada se harán retroceder á retaguardia con la mayor prontitud los trenes de puentes con direccion por el camino mas corto hácia el punto por donde se piensa echar los puentes, para que inmediatamente que lleguen se ponga mano á la obra para que cuando lleguen los almacenes, parques y demas ya esté concluido y vaya pasando lo mas embarazoso, de manera que cuando lleguen las tropas no haya dificultad en seguir su marcha. En estas ocasiones es cuando se distingue la habilidad, prudencia y tino del general en jefe, pudiéndose citar como dignos de imitarse en iguales circunstancias el paso del Rhin y el del Póo por el principe Eugenio, el del primero por Carlos de Lorena, el del Elba por el rey de Prusia en 1744, y últimamente el del Verecina por Napoleon en 1812.

Si el enemigo viene continuamente atacando la retaguardia llegando al puente, se aumenta la confusion y entra el desórden si el general con constancia y repetidos actos de valor no procura contener al enemigo antes de llegar, porque soldados, arrieros, vivanderos y demas, todos quieren pasar á la vez, y para evitar este desórden, el general en jefe señalará el lugar que cada division, artillería, caballería, equipages, almacenes, hospitales y vivanderos han de ocupar, antecedándose ó precediéndose, haciendo que estos dos últimos pasen primero; y para preaver un desórden se formarán algunos batallones en batalla á derecha é izquierda de la entrada del puente para contener y ordenar los pelotones que vengan en desórden, para que de este modo, quedando solo el claro intermedio, entren los batallones formados con direccion al puente y todos se dirijan á él en un órden mas regular; y para conseguirlo, tambien se establecerán patrullas que contengan á los desbandados, á mayor distancia.

Con la debida anticipacion, si fuere necesario, se colocarán algunas baterías á uno y otro costado del puente para contener al enemigo en caso que avance; y al pasar la retaguardia se retirarán, quitando el puente inmediatamente, y para proteger esta operacion se establecerá alguna artillería en la orilla opuesta del rio para que bajo sus fuegos se haga esta operacion, y si no hubiere lugar se incendiará.

Si el enemigo avanza con mucha fuerza y rapidez sobre la retaguardia, de manera que esta no sea suficiente para contenerlo, se reforzará; y si fuere necesario, se empeñará un combate para dar tiempo á que el ejército avance, si todavía fuere en desórden, y es el único modo en que se puede salvar.

Inmediatamente que haya acabado de pasar el ejército el puente, la retaguardia y demas tropas que han protegido el paso, harán su retirada en escalones, si el enemigo los acosare.

Concluido el paso de las tropas, si fuere necesario se le disputará el paso del rio al enemigo para dar tiempo á que se adelanten, incendiando al mismo tiempo los botes ó lanchas que hubiere.

Para pasar un rio por vados y sorprender al enemigo, se necesitan buenos prác-

ticos que tengan bien reconocido el vado con anticipacion, para evitar una contingencia y no malograr la operacion, atendiendo al tiempo en que se hace, porque si es de lluvia, el rio puede crecer repentinamente y entonces los vados se pierden.

Precedido el reconocimiento de los vados de un rio para elegir el punto en que se ha de pasar, se escogerá el en que tenga menos rapidez su corriente, aunque no sea el mas angosto, porque en estos parages encajonados tiene mas profundidad, y esta no puede pasar de una vara en rios muy tranquilos y de ninguna rapidez y de fondo de arena ó cascajo, y de ningun modo de piedras, para que pueda pasar cómodamente la infantería; y en donde fuere la corriente algo rápida y el fondo fangoso ó de piedras, no debe pasar su profundidad de media vara ó un pié, segun el descenso y la fuerza de la corriente; y en donde hubiere algun riesgo que esta pueda arrastrar á algunos hombres, se pondrán una reata ó calabrote de una orilla á otra del rio, atado en algunos árboles, para que los soldados se puedan asir de él. Tambien se señalará con piquetes la direccion del vado, para que los hombres no se desvien de ella, marcando los piquetes el fondo que tiene para averiguar si aumentan las aguas; y si estas tienen alguna fuerza, se asirán de la mano los soldados de infantería de dos en dos para guardar mas equilibrio.

La defensa del paso de los rios cuando se hace con fuerzas inferiores, es muy difícil impedirlos, por no decir imposible, segun dice el rey de Prusia Federico II, y mas cuando la defensa se prolonga á mas de tres leguas de las posiciones del defensor, y hay en el rio algunos vados por donde el enemigo puede intentar un paso protegido por su artillería, cuando esta sea superior á la de su contrario; y en este caso no queda al defensor otro remedio que oponerle resistencia con la misma arma, haciendo construir algunas obras con anticipacion al frente de los vados, que sean los únicos, para que no resulten otros que no se hayan visto; en la inteligencia, que desde estas obras se puede hacer un vivo fuego de fusil, y el enemigo que intente el paso no podrá hacer ninguno, porque se halla enredado en el agua, y entonces es cuando la artillería enemiga puede batir las obras: esta operacion tambien se puede intentar de noche bajo la oscuridad, pero las centinelas apostadas á la orilla del rio estarán al cuidado del ruido del agua, y por aquella parte se deben elevar artificialmente los bordes del rio, sin dejar ninguna rampa.

Los retenes y demas tropas de la línea de defensa del paso de los rios, camparán en el centro de ella para auxiliar oportunamente los puntos que convenga, estableciendo patrullas de caballería por la margen del rio para observar los movimientos del enemigo.

Los riachuelos ó torrentes que por donde quiera se pasan, son mas difíciles de defender; pues su defensa mas bien seria un combate ó una batalla.

el