

CAPITULO III.

MARCHAS.

SECCION I.

Marcha de una triple columna ó destacamento.— Pasaje de los rios.

La marcha de una columna, fuera del alcance probable del enemigo, debe efectuarse de manera que el soldado sufra la menor fatiga posible, en cuyo concepto el conocimiento y la experiencia del que manda, son, en este caso, un elemento de gran valor, particularmente si el cuerpo de tropas que conduce es numeroso. La duracion de una jornada, ó etapa, varia segun el clima y la naturaleza del pais, el estado de los caminos y las circunstancias prevalentes. En tiempo de paz, cuando se mueven las tropas sin otro interés que el de la instruccion y la disciplina, la jornada debe limitarse á quince millas, ($3\frac{3}{4}$ leguas) aunque la temperatura sea benigna y buenos los caminos; pero diez y ocho millas por dia en marchas de operaciones no ejecutivas, pueden muy bien considerarse como una razonable proporcion. Una marcha fuera del alcance del enemigo, es del todo semejante en su ejecucion, á la que se emprende cuando este se avista á la retaguardia, pues las reglas, en uno y otro caso, son idénticas, excepto cuando el movimiento es *por la posta*, es decir: en los wagones por las líneas férreas, ó los vapores, con la mira de apresurar la llegada de las tropas á su destino.

La siguiente descripcion sugiere el modo como debe conducirse la marcha de una columna simple. Detalladas las fracciones de vanguardia y retaguardia, cuyo efectivo se

regula segun la naturaleza del movimiento, sea á inmediacion del enemigo, agrediendo, ó defendiéndose en retirada, la marcha generalmente se emprende al despuntar el dia. Movida la vanguardia, ó descubierta, á la distancia prescrita por el que manda, el resto de la fuerza sigue el movimiento en columna con distancias enteras, ó medias de compañía, segun se ordene y lo permita el terreno. Si la columna consta de mas de un batallon, deben observarse distancias enteras de uno á otro, y este principio es aplicable tambien á las brigadas. Sin embargo, tratándose de mas de una division, los diferentes batallones y escuadrones tienen que marchar compactos, sin mas intervalo en el conjunto, que el de division á division. La marcha, despues de emprendida, contiúua en perfecto orden y regularidad durante quince, ó veinte minutos, que es cuando se dá la voz general, repetida por cada cuerpo, de: *Paso de camino, armas á discrecion*. Los comandantes de compañías la repiten á su turno, las segundas filas toman una distancia de $1\frac{1}{2}$ pasos, los guias conservan la suya, los soldados llevan las armas á voluntad, permitiéndoseles fumar y platicar, pero nunca atrazarse, ni perder su puesto, sino es con permiso á causa de una repentina indisposicion.

En las marchas de avance los bagajes se colocan á retaguardia, en doble ó simple orden, segun sea el terreno, seguidos por un peloton que los custodia. En las de retirada, por el contrario, se sitúan á vanguardia con una fuerte escolta, y si el pais es abierto y plano, es mejor hacerles tomar una ruta paralela y próxima á la que sigue la columna. En este caso la mision de la retaguardia es de las mas interesantes, por lo que, en cuanto á su efectivo y calidad, el que manda debe decidir con madurez, atendidas las circunstancias. A cada hora y media de marcha débese marcar un *alto*, que no debe exceder de diez minutos y cerca del agua si se encuentra en el tránsito, á fin de que la tropa tome algun respiro, arregle su calzado y avios de ordenanza. Durante el descanso los capitanes no permitirán que

sus soldados se alejen demasiado, y al restablecerse la formación los guías vuelven á tomar las distancias regulares que les corresponden. Se pasa lista en seguida, se rinde el parte en la forma reglamentaria, y se continúa la marcha precediendo las voces de mando: *Columna de viaje, paso de camino, armas á discrecion*; á esta última se abren los intervalos, asumiéndose el orden observado antes del descanso.

Esta disposición permite hacer un alto cada cuatro millas durante la jornada, conservando el vigor y la comodidad relativa del soldado. Cuando marchan varios batallones reunidos, no debe quebrantarse el movimiento á causa de un obstáculo, tal como el lodo ó el agua sobre el camino, és decir: no debe prolongarse el orden pasando del de columna al de desfile por hileras. Cuando el obstáculo consiste de un arroyo, ó pantano, de cierta magnitud, se disminuye el frente por mitades ó cuartas, ó se marcha por la diagonal para salvarlo; pero como esto demanda siempre una corta pérdida de tiempo, la cabeza acorta el paso, ó hace un pequeño alto, sin embarazar el espacio á su espalda, para dar lugar á que el resto de la fuerza se incorpore y se restablezcan los intervalos regulares. En un desfiladero, la vanguardia inicia el orden en que haya de desfilarse, sea por pelotones, secciones, ó hileras, segun la capacidad de la vía, haciendo alto al otro lado, despues de salvada la garganta, hasta la reunion de toda la compañía, moviéndose en seguida con viveza hasta una distancia igual á la del fondo de la columna, para espeditarle la travesía y dar lugar a la incorporacion de toda la fuerza, ántes de lo cual no se podrá continuar la marcha.

En tiempo de guerra, cuando hay riesgo en el paso de los desfiladeros, es necesario marchar con lentitud y suma precaucion. En estos casos se destaca una vanguardia con la mision de despejar el terreno, seguida de una reserva á distancia proporcionada. Además, se desprende un cierto número de flanqueadores, con órden de montar sobre las cres-

tas dominantes y, si es posible, seguir á lo largo las alturas, El número de la fuerza flanqueadora depende de varias circunstancias que hay que tomar en consideracion, por ejemplo: si solo hay que explorar un lado del desfiladero, ó ambos; la naturaleza de las montañas; la proximidad del enemigo, etc., etc.

Tratándose de marchas de este género, el oficial comandante de un destacamento inmediato al enemigo, debe calcular su movimiento de manera de no ser sorprendido ni atacado, ántes de hallarse perfectamente preparado á uno y otro caso.

En un país montañoso, arbolado ó rocoso, las flanqueadores avanzados deben moverse con suma precaucion, examinando y registrando todos los escondites, recodos y espesuras, á fin de no caer incautamente en una emboscada. La columna destaca igualmente á uno y otro lado las patrullas necesarias, por cuyo medio se comunica con sus líneas de flanqueadores y se instruye del estado de las cosas á su inmediacion. Si la columna es numerosa y comprende las tres armas, se asigna á la caballería el importante servicio de las patrullas de comunicacion, tanto á los flancos, como á vanguardia y retaguardia.

El paso de los rios se efectúa por medio de los puentes permanentes ó de *campana*, á bado ó sobre los hielos en el invierno; pero nunca debe contarse en lo absoluto con estos dos últimos recursos para mantener espeditas las comunicaciones, porque el uno se halla expuesto á las avenidas repentinas y el otro al deshielo. La infantería y la caballería pueden badear un rio, cuando su profundidad no pase de cuatro piés, y de dos y medio la artillería. En lo general, los bados se encuentran siempre en los recodos de la corrientes; ántes de todo es necesario examinar su lecho, que si fuere de arena indudablemente será el mejor, y establecer una línea de piquetes de una banda á otra, marcando en cada uno la profundidad. Si la naturaleza del lecho fuere cenagosa, pantanosa, ó se hallase cubierto de

fragmentos de piedra irregulares, el paso debe considerarse impracticable, sobre todo para los carruajes; y solo en el caso de no haber otro, ó por la urgencia del momento, se hará un esfuerzo para utilizarlo de la mejor manera. El paso de un bado por una gran columna se efectúa primero por la infantería, á esta sigue la artillería, y al último la caballería. Si fuere á través de los hielos, es necesario cerciorarse ántes de su solidez y disponer el movimiento por pelotones; seis pulgadas de espesor garantizan el paso de la artillería pesada; la ligera requiere tres, pero debe tomarse la precaucion de rodar las piezas sobre tablones á lo largo de la travesía. Con tres pulgadas, puede pasar tambien la infantería y la artillería de montaña, por pelotones.

Cerca del enemigo y con la probabilidad de un ataque, el paso de los rios es una de las operaciones mas dificiles: por consiguiente hay que emplear toda clase de ardidés, para distraer su atencion y engañarlo respecto del punto exacto del pasaje; si hay que emplear un puente, la oscuridad de la noche ofrece la mas propicia oportunidad para establecerlo. Las baterías pesadas en la márgen del paso toman la posicion mas ventajosa para protegerlo; el lugar escogido para efectuarlo debe ser en donde el rio describa una curva, á fin de que el fuego de las piezas pueda concentrarse. Durante la construccion del puente, suponiendo que se tenga necesidad de hacer uno, se destacarán en botes, ó balsas, algunas tropas ligeras con orden de ganar los puntos mas dominantes: á falta de estos se levanta en el acto una obra pasajera, en la cual las tropas destacadas permanecen á la defensiva. Terminado y botado el puente, la vanguardia pasa inmediatamente, y en caso de ataque se le refuerza con un efectivo mixto el mas adecuado á las circunstancias. El cuerpo principal sigue el movimiento con la infantería á vanguardia.

En una retirada, teniendo que salvar un rio, se destaca primero la artillería, la cual toma posicion en la márgen opuesta. Los ingenieros avanzan con su escolta y levantan, sin pérdida

de instantes, las obras necesarias en el lugar en que se efectúa el paso, á fin de protegerlo y contener el avance del enemigo. Si se tiene que construir puentes, una vez botados pasan primero la caballería, luego la artillería, y al último la infantería, protegida por una fuerte columna de retaguardia compuesta de todas armas, cuyas proporciones se regulan segun la naturaleza del terreno y el carácter de la agresion. La retaguardia cruza al fin, dejando una partida, si el puente fuere de campaña, con la mision de cortarlo prontamente en el momento preciso, salvándose en los botes ó balsas prevenidos de antemano. Si fuere permanente debe minarse y volar una parte de él, con la mira de hacerlo impracticable al acceso del enemigo. Tratándose de una retirada, nunca debe confiarse el éxito del paso á un solo puente cuando las tropas forman un cuerpo considerable; en este caso es preciso adoptar las mas severas providencias, para evitar la precipitacion y todo desórden perjudicial á la disciplina de las tropas. Los oficiales de estado mayor se distribuyen al efecto en los puntos cercanos á los puentes, á fin de vigilar los progresos del trabajo, y que nadie se aproxime, excepto los obreros, ántes de que se ordene el desfile, que habrá de ejecutarse con la regularidad que en semejantes casos es indispensable, para conservar el aplomo y el espíritu del soldado.

Los puentes construidos especialmente para librar el paso á los ejércitos, se denominan *puentes militares*: los mas en uso son los de *barcas, pontones, balsas*, ú otros materiales por el estilo. Los principios que sirven de base á la construccion de un *puente flotante* se explican mejor con la descripcion de uno de pontones, que es el mas usado por los ejércitos modernos. Estos pontones no son otra cosa que los cascos de las embarcaciones pequeñas: miden treinta y un piés de largo, dos piés seis pulgadas de altura, cinco piés cuatro pulgadas el ancho de arriba y cuatro en el fondo; su figura es la de un esquife, con una elevacion en la cabeza y popa mayor que la del cuerpo; los costillares son de roble, y el

fondo y lados de pino blanco, con una pulgada de espesor. Los otros materiales de que se hace uso consisten de un cierto número de vigas maestras, ó cuarterones, con un grueso de cuatro y media pulgadas y un largo de veinte y cinco piés; el piso se forma de tablas ensambladas, catorce piés de largo, doce pulgadas de ancho y una y media de espesor. En el lugar donde se construye esta obra se establece, si fuere necesario, una vía cómoda hácia el puente, y un estribo perpendicular al nivel de su altura, formado de cuarterones sólidos de madera, embebidos en la tierra, sujetos á ella por medio de piquetes, ó puntillas. A medida que se va construyendo esta vía, los pontones entran y anclan sucesivamente en sus respectivas posiciones; si la corriente es fuerte, el ancla de cada barca rio arriba, y otra por cada dos rio adajo, son suficientes para resistir el empuje de las aguas y mantener la inmovilidad del puente. Los cables de que penden las anclas deben tener todos una inclinación igual, de un décimo, por lo regular, esto es: si la profundidad del rio es de diez piés, el ancla se fira á cien, y una vez en su lugar se estira el cable asegurándolo con firmeza al ponton. Si el rio no es demasiado ancho, basta cruzarlo con un cable grueso de banda á banda, lo cual facilita mucho la construccion del puente: en seguida se sujetan las barcas, una á una, á lo largo del cable, por medio de cuerdas sólidas y consistentes. A medida que las barcas entran en sus puestos y anclan, un peloton de obreros se ocupa de construir el piso de madera, y de este modo todos los detalles del puente se impulsan á un mismo tiempo.

El primer ponton se coloca de manera que los tablones que se apoyan en el estribo, proyecten seis pulgadas mas afuera de la borda del combés, en séries de á cinco á iguales distancias una de otra, es decir, dos piés diez pulgadas de série á série. Una vez tendidos los tablones se les adhiere uno á otro y lo mismo á los pontones, asegurándolos con los ganchos de hierro, que con este fin se preparan de antemano. Los tablones entre el primer y segundo

ponton deben proyectar, como los otros, unas seis pulgadas afuera, cruzándose las séries quintuples sobre los bordes de ámbos para enlazarlas, cuyo orden alternado se continúa con los demas pontones, á medida que van entrando en posicion. Las barcas se ligan entre si por dos lineas de resorte, extendidas diagonalmente desde la cabeza de la una hasta la popa de la otra, amarradas á unos anillos de hierro colocados con ese objeto. Los pontones mas inmediatos á las márgenes se sujetan por medio de dos cuerdas, una rio abajo y otra rio arriba, á unos postes sólidos que se fijan en el suelo, ó á los troncos de los árboles mas cercanos, si ellos fueren bastantes fuertes.

Al comenzar la tercera *travée*, que es el término con que se designa la distancia que media entre la línea central de una barca y la central de la que le sigue, se construyen los laterales ligándolos al piso sobre los cuarterones de afuera, por medio de una clavazon de palo. Terminado el pavimento, se cubre con una capa ligera de paja, ó arena, á fin de preservarlo contra el uso. Los experimentos han mostrado, que un puente con estos materiales y de las condiciones descritas, posee suficiente solidez para el objeto á que se le destina. El calado de los pontones, una vez concluido el puente, es de nueve y media pulgadas, que aumenta un pié siete pulgadas con el peso de una columna de infantería á tres de fondo en el orden cerrado, y lo mismo con las piezas de á veinte y cuatro tiradas por ochos caballos, y ocho trenistas montados.

El ejército de los Estados Unidos ha adoptado en su material de ordenanza pontones de goma elástica, considerados superiores á los de madera y cobre usados anteriormente. Cuando un cuerpo de tropas marcha sin su material de pontones, y hay necesidad de un puente, los botes que se encuentren en el rio pueden suplir como un recurso extraordinario, prefiriéndose los mas abiertos; y á falta de ellos, los mas próximos á la mano. Si los bordes no fueren á propósito para servir de durmientes á los tablo-

nes, se construye en el centro de cada bote una armazon, que consiste de una pieza de madera con seis pulgadas de espesor, sujeta al fondo de la embarcacion y superada por otra de las mismas dimensiones á una altura proporcionada, descansando sobre cruceros diagonales, pendientes de la misma armazon, la cual se refuerza además con otras piezas de cuatro pulgadas de espesor, adheridas á los costillares del bote. Sobre la cima de estos aparatos se tienden los tablonen en orden alternado, de manera que rebasen dos piés afuera, á fin de enlazarlos con firmeza; luego se les afirma con una hilera de puntillas.

Como los botes tomados al acaso son de diversos tamaños y figuras, tóngase presente que dos botes chicos pueden, reunidos, formar una buena base, con un grande cargado de lastre hasta ponerlo al nivel de los pequeños. Los mas sólidos y consistentes deben ocupar las extremidades del puente.

En los países como México, en donde la madera de construccion abunda en lo general á inmediacion de los rios, un puente de balsas puede muy bien suplir en los casos apremiantes, aun cuando se trate de un pasaje de los mas anchos, con la ventaja de que su construccion es pronta y fácil. Los principios que sirven de base á un puente de barcas son aplicables á los de balsas, procurándose que las maderas sean suficientemente secas. Para evitar el aumento de su peso en el agua, se toma la precaucion de embrear las extremidades de los cuartones; estos deben tener un largo de cuarenta á cuarenta y cuatro piés y un diámetro de once á trece pulgadas, colocándose de manera que por si solos tomen una posicion natural sobre la corriente; en seguida se cortan diagonalmente las extremidades, procurando darles la forma de una boquilla de clarinete, para unir las maderas por la parte cortada de un lado, y por la entera del otro: hay que dejar un espacio de cinco pulgadas entre pieza y pieza, y cuidar de que se proyecten un poco afuera los números pares, mas que todos los

otros el del centro. Practicada esta operacion, cuatro cruceros, uno inmediato á cada extremo y dos en el centro, á diez ó doce piés de separacion, mantienen reunidos los maderos de la base á los cuales se sujetan por medio de puntillas de madera á través de taladros abiertos á propósito, ó bien con cuerdas sólidas. Tres transversas sujetan á su vez los cruceros centrales, una en el medio y las otras á la inmediacion de las extremidades. Estas balsas se mantienen lo mas apartado que se pueda unas de otras, á fin de dejar libre el curso de la corriente.

En los rios navegables puede colocarse en el centro del canal un suplemento de botes; los cuartones, en este caso, deben exceder un pié, cuando ménos, fuera de los durmientes en los cuales reposan, asegurándolos entre sí, y á ambas embarcaciones, con una hilera de puntillas; el piso se construye lo mismo que el del puente de pontones, y las balsas reunidas á los botes se ligan á ellos por medio de una viga maestra en la cabecera y en la popa. Dos anclas, una rio arriba y otra rio abajo, mantienen la inmovilidad de las balsas sobre el agua; á falta de ellas, pueden suplir piedras pesadas de molinos, ó sacos llenos de fragmentos de roca. El número de maderos para cada balsa, varia segun el peso que tienen que soportar: treinta y cuatro bastan para construir una de las mas fuertes. Los extremos se colocan contra la corriente, y los pisos mas inclinados rio abajo que el centro de gravedad de las balsas, pues la tendencia del agua en los cables rio arriba, es siempre la de sumergir la cabeza de las embarcaciones. En rios estrechos y tranquilos, pueden construirse balsas con cascos y barriles vacios, ligados entre sí por medio de cuerdas.

Un *puente volante* consiste de uno ó dos botes enlazados, impulsados de uno á otra márgen por la accion de la corriente. La forma mas usual de esta clase de construcciones es la reunion de dos botes por medio de cruceros sobre ambos, para servir de durmientes al pavimento: el puente, dispuesto en esta forma, se sujeta á un cable del cual pen-

den una ó mas anclas, ú otro apoyo en medio, ó en cual quiera parte de la corriente. El cable debe ser igual en extension á un tanto y medio de la anchura del rio, en el lugar de la travesía, adherido á la plataforma por un crucero que arriba de ella sostiene un montante: un cabestante en la popa sirve para soltar el cable, en caso de riesgo á causa del viento, o recogerlo cuando sea necesario. Estos puentes pueden gobernarse á remo por la popa, y siempre que se empléen en un pasaje rápido, para efectuar una sorpresa, se tendrá cuidado de fortificar la plataforma con pacas de algodón, ó lana.

Los botes mas á propósito para un puente volante, son largos, estrechos, fondo plano, y proa aguda con una extension de 50 á 90 piés, por 6 ó 7 de ancho.

Un buen puente requiere dos plataformas, una sobre otra: la posición que deba darse al ancla, es cosa que demanda reflexion; si la velocidad de la corriente es igual en ambas márgenes, debe colocarse en medio del rio; y si fuese desigual, el punto á propósito será el mas cercano á la margen en donde la corriente sea ménos rápida. Algunas veces se añade otro cable auxiliar que parte del puente hacia ambos bordes, y de este modo el primero funciona como el radio del arco que describe el puente.

Los puentes volantes se pueden construir tambien con balsas: dos ó tres séries de maderos, ó cuar ones, cruzados alternativamente completan la obra; luego se parapetan los lados con sacos á tierra, ó pacas de algodón, para preservar la tropa contra el fuego del enemigo, cuando este ocupa una, ó ambas bandas del rio. Los puentes de caballete se usan solamente siempre que la profundidad de las aguas no pase de cuatro á cinco piés, ó para comunicar con la playa una embarcacion, ú otro puente, cuando el rio es muy bajo cerca de los bordes.

Su configuracion es semejante á la de un caballete de carpintero; el lomo, usualmente, mide ocho pulgadas de espesor, por diez y seis de largo; las piernas, cuatro y

media pulgadas de grueso, extendiéndose hacia el fondo hasta unos tres piés, que es la mitad de lo que en lo general tiene de altura el puente. Cuando son varios se colocan á nueve piés de distancia entre uno y otro; el pavimento es en todo igual al de los pontones.

Hay una gran variedad en la forma de los puentes militares, aplicables segun las emergencias que ocurren en una campaña, el ingenio y la aptitud en la materia del que manda. Citaremos de paso los de juncos adaptables al paso de los pantanos; los de cables colgantes para salvar los precipicios y los de amazon sostenidos por sacos de cuero. Al elegir un lugar para establecer un puente, deben observarse las siguientes reglas:

1º Nunca construirlos en los lugares donde las corrientes son mas rápidas.

2º Evadir la extrema profundidad y anchura del rio.

3º Preferir los lugares en donde el rio forme un recodo y las márgenes sean ménos escarpadas.

4º Que los aproches del puente no se encuentren obstruidos por terrenos pantanosos, barrancos ó precipicios, ni cerca de las otras vueltas del rio, especialmente si ellas son boscosas, ó rocosas, susceptibles de abrigar una emboscada del enemigo, ú ocultar lo que suceda á cierta distancia.

En caso de una creciente, los obreros y pontoneros de servicio soltarán los cables, y si el peligro fuere tal, que la corriente amenace arroyar el puente, se apresurarán á hundirlo, aproximándolo, al efecto, á una de las márgenes. Siempre que el rio sea muy profundo, se colocará un botalon á cierta distancia del puente, con el objeto de contener los cuerpos pesados arrastrados por las corrientes, los cuales, al chocar, podrían muy bien destruir, ó deteriorar la embarcacion. Pueden emplearse al efecto cables gruesos, ó cadenas pesadas, si este recurso se cree necesario para preservar la seguridad de los puentes. En los rios poco profundos, basta una estacada formando un ángulo rio ar-

riba, á 400 yardas del lugar que ocupa el puente. Para vigilar la conservacion de los medios de seguridad, como son los botalones y las estacadas, se establecerán puestos de observacion en botes provistos de todo lo necesario, á fin de interceptar los cuerpos flotantes que por su tamaño puedan ocasionar un accidente.

Para levantar un puente, las operaciones son inversas á las que se emprenden para establecerlo, comenzando en la margen que debe abandonarse. En una retirada se necesita que los hombres empleados en el trabajo de remover el puente, sean de una sangre fria á toda prueba, á fin de evitar las consecuencias inevitables de la confusion y el aturdimiento. Cada hombre debe conocer perfectamente su deber y su puesto, reemplazándose en el acto con otro el que resulte fuera de combate en el curso de la operacion; esta debe ser pronta y uniforme, bajo la inspeccion de oficiales inteligentes y de espíritu, que á toda costa deben evitar la confusion. Una fuerte escolta protege á los obreros durante el trabajo, manejándose de modo que el enemigo tenga que mantenerse á raya. Todos los materiales removidos de la margen que se abandona, se retiran prontamente á la orilla opuesta, improvisando con ellos un parapeto. Las cuerdas que sujetan las extremidades se cortan, los cables se tienden rio arriba, dejando que la corriente, por sí sola, arroje al otro lado los restos del puente en destruccion. El hundimiento de un puente se facilita mucho con el auxilio de las cuerdas, ó retenidas, adheridas á la cabecera y popa del segundo sosten, en la margen que se trata de abandonar; otro cable sólido, pendiente del cuarto sosten en el borde opuesto, se sujeta á un poste colocado de antemano con este objeto, rio arriba, á 50 yardas del puente; el esfuerzo de las cuerdas hace que este se desprenda de su fondeadero, á la vez que sueltos los cables, las dos extremidades se inclinan una á otra circularmente, por la accion de los hombres encargados de las retenidas del segundo apoyo. Tan pronto como el puente co-

mienza á vacilar, la partida encargada de proteger á los obreros, y estos, se salvan en los botes ó balsas dispuestos de antemano para ese fin.

SECCION II.

Marcha de un ejército compuesto de varias columnas fuera del alcance del enemigo.

Las marchas fuera del alcance posible del enemigo, de un ejército compuesto de varias columnas, pueden clasificarse en *ordinarias*, *aceleradas* y *forzadas*. Las tropas en esta clase de movimientos no deben aglomerarse, ni dispersarse demasiado. A fin de facilitar la marcha se procurará dar cuanta extension se pueda al orden paralelo, multiplicando, algunas veces, el número de los puntos convergentes.

La caballería, cuando marcha en número considerable, debe evitar las vias estrechas, lo mismo que las rutas montañosas. Las baterías siguen el movimiento de las divisiones de infantería de las cuales dependen: varias de ellas, sin embargo, pueden unirse y seguir el mismo camino, siempre que sean pocos los mas practicables á los trenes. Cuando lo permita el estado de las rutas, los bagajes pertenecientes á cada cuerpo pueden continuar incorporados á los suyos respectivos; pero los trenes de las provisiones y hospital forman, en todos los casos, una columna separada.

Las divisiones de un cuerpo de ejército se mueven simultánea, ó sucesivamente; este último orden es el mas usual. Un itinerario formado de antemano, y corregido sobre la marcha, segun sea el pais que se atraviesa, debe marcar dia por dia los puntos de etapa de cada cuerpo, ó division, sus recursos y topografía. Hay que cuidar muy particularmente de que dos cuerpos, ó divisiones diferentes, no efectúen la travesía por una misma ruta y en el mis-

mo dia; pero como algunas veces esto es inevitable, el gefe de estado mayor del ejército determinará la hora del movimiento de cada uno, y la de su llegada al punto de etapa.

Las *marchas aceleradas* se emprenden con el objeto de anticiparse al enemigo en la posesion de un punto ventajoso, socorrer una plaza amenazada, ó cambiar repentinamente el aspecto del teatro de la guerra. Deben calcularse de manera que pueda ganarse todo el tiempo que sea posible, y si fuere necesario, por la urgencia del caso, todo el ejército, ó una parte de él, en cuyo auxilio el resto tenga que seguir de cerca, doblará las jornadas convirtiendo el movimiento en *marcha forzada*. Bajo tales circunstancias, hay que racionar á las tropas por tres dias, sea de la proveduria, ó á expensas de los habitantes.

La caballeria llevará consigo el grano necesario para forrajes, tomándolo bien de los depósitos que encuentre sobre la ruta, ó de los graneros particulares. El medio mas seguro de acelerar un movimiento, es dividir las tropas en cuantas fracciones permita el número de vias convergentes hácia el punto sobre el cual se marcha, disponiendo en consecuencia, de todos los medios y recursos que ofrezca el país, á fin de no perder instantes. En estos casos es lícito ocupar los animales de tiro de propiedad particular, para relevar, ó reforzar los del ejército. Si hubiere rios navegables se aprovechan, lo mismo que los vapores, wago- nes y trenes de los caminos de hierro; esto es de gran importancia al cuerpo destacado á vanguardia, con orden de llegar anticipadamente. Los ejércitos numerosos necesitan subdividirse por las siguientes razones :

1^a Porque las fracciones se mueven con mas rapidez, pudiendo á su turno dividirse, si la topografia del país se presta á ello.

2^a Porque las columnas de artillería y bagajes disminuyen, marchando con mas desahogo y ménos posibilidad de embarazarse.

3^a Porque adoptando varias vias, se encuentran mayores recursos de víveres, forrajes y transportes.

Los diferentes cuerpos así distribuidos en una marcha paralela y acelerada, llegan simultáneamente al punto prefijado, efectuando su concentracion fuera del alcance del enemigo.