

Año XXXVIII

7.<sup>a</sup> SERIE

# Revista Científico-Militar

---

Organización—Administración—Armas—Estrategia—Táctica—Fortificación  
Artillería—Tiro—Historia Militar—Geografía—Biografía—Progresos Científicos.—Noticias  
Variedades, etc., etc.



---

**TOMO IX**

---

BARCELONA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN—PASEO DE SAN JUAN, 45

1913

7.<sup>a</sup> Serie. — Tomo 9.<sup>o</sup> — 1913

## SUMARIO

1912-1913.—*La huelga ferroviaria en la red catalana de la compañía de M. Z. A., y los servicios del Ejército*, por Juan Aviles, Teniente Coronel de Ingenieros.—*Concurso de marcha de velocidad en el batallón de cazadores de Arapiles, número 9.*

### BIBLIOTECA

Pliego 34 de «Geografía Universal» (2.º tomo), por D. Luis Trucharte.  
Pliegos 14 y 15 «De la resolución de los problemas de tiro sobre el campo de batalla».  
Pliego 1 de «Una visita en el ejército ruso» por Carlos Requena.

---

### 1912-1913

Termina el año 1912 con una guerra terrible, y comienza el 1913 con los horizontes tan negros que presagian un conflicto internacional ó el recrudecimiento de la crisis que periódicamente viene atravesando Europa hace algunos años.

Los acontecimientos desarrollados en el tercer trimestre del año que ha finido, demuestran una vez más—si ello hiciera falta—que no basta desear la paz para evitar una guerra, y que la nación que no está preparada en todo tiempo para lanzarse al palenque comete la mayor falta que se le puede imputar: la de no preocuparse del mantenimiento de su nacionalidad é independencia.

Para el ejército, las lecciones de la guerra, aun no extinguida, del Oriente de Europa, se pueden resumir por ahora en dos, en las que á su vez se compendian todas las demás: hay que tener la voluntad de vencer y esto solo se consigue mediante la educación del pueblo y del ejército; y es menester preocuparse de la instrucción profesional, para mantenerse constantemente al nivel que reclaman los incesantes y cada día más acelerados progresos de la técnica. Si mirando al S. podemos tranquilizarnos respecto al grado de instrucción y educación que hemos conseguido, no acontece lo mismo cuando volvemos nuestras miradas hacia el N. Porque Europa está muy preparada, y el día en que la guerra estalle en ella, nadie podrá predecir si nosotros podremos substraernos al choque; y aun pudiera ocurrir que fuera una torpeza, una desdicha el mantenernos apartados de los problemas que han de ventilarse en Europa.

Todos los ejércitos progresan y todos trabajan; cuanto más tarde en desenvainarse la espada, tanto más terrible será el duelo, y aquel día, el ejército que se haya descuidado no será vencido solamente él mismo, sino que será causa del hundimiento de su patria. Si á ésta le corresponde

por consiguiente, poner á sus instituciones militares en condiciones para que puedan desempeñar su vital papel el día de la crisis, es deber ineludible del ejército trabajar con fe y constancia, y señalar á tiempo los defectos, por omisión ó por error, que no esté en su mano remediar. En este concepto, un exceso de abnegación ó una resignación loable en los individuos, sería un verdadero crimen contra la Patria.

Se ha firmado por fin el tratado con Francia relativo á Marruecos. Queda para otros el discutir si lo obtenido ha podido ser más ó si excede á lo que nos convenía. Lo esencial se ha logrado, es decir, no tener una nación que por el N. y por el S. nos oprima y nos asfixie, tanto en tiempo de paz como en el de guerra.

Al país le interesa desde muy diversos puntos de vista la misión que debemos realizar en la costa de Africa, y como ha de ser inseparable de la acción del ejército, claro es que á éste se le presenta una labor intensa y difícil de llenar. Pero el problema africano lo hemos de considerar los profesionales en otro concepto de indudable gravedad. Ni el arte del mando, ni los métodos logísticos y de combate, son iguales en Africa que en Europa, por lo que se puede acaso presentar la eventualidad de que nos especialicemos demasiado en aquella clase de guerra, con menoscabo de la misión general y de más trascendencia que acaso tengamos que asumir del lado acá del estrecho. De aquí la conveniencia de que se perseverase cada vez más en el camino emprendido de formar tropas especiales, y de aquí también que en lo relativo á instrucción no miremos exclusivamente al S., y nos prevengamos de caer en el error que tan caro les costó á los franceses en inolvidable ocasión. Nuestro ejército no puede estar organizado ni debe prepararse exclusivamente para una acción africana, sino todo lo contrario, atender con preferencia á la seguridad y defensa de la metrópoli.

La reorganización de las clases de tropa y la creación del empleo de brigada y del de suboficial, ha sido un acierto á todas luces. Para que esta reforma dé los resultados apetecidos es indispensable que por todos se ponga mucho tiento al principio, con objeto de que no se desvirtúe el carácter de las nuevas clases; pero también es indispensable que los cuadros se nutran algo más, porque de otro modo, así como la abundancia de cabeza es causa de que funcionen mal los empleos inferiores, la prodigalidad en el número y categorías de clases de tropa motivará que surjan entorpecimientos en la marcha del organismo, que solo cuando crece numéricamente necesita rudas intermedias.

La supresión del Estado Mayor Central es otro hecho digno de registrarse. Cualesquiera que fueren los defectos de que adolecía, ha de reconocerse que su existencia dejó hondas huellas en el ejército. Los progresos y las orientaciones modernas en la instrucción se deben en parte

principal á él; el método en la defensa del país, y en las medidas de previsión á adoptar, tampoco pueden ser olvidados. La necesidad de aquel organismo está unánimemente reconocida en todas partes, y es de creer que á no tardar resurgirá limpio de las máculas que acaso tuviera y en condiciones de responder perfectamente á lo que debe exigirse de él.

Se ha perseverado, con grandísimo acierto, en el camino emprendido de ir aumentando los contingentes de los cuerpos armados, y siguiendo así, pronto todo el ejército se encontrará en condiciones de que la instrucción y la preparación para la guerra sean eficaces.

En plazo breve comenzará á tener aplicación la ley del servicio general obligatorio, motivo de grandes responsabilidades morales para la oficialidad. Debemos darnos cuenta de la importancia extraordinaria que va á tener el papel del oficial, y hemos de mostrarnos dignos de la confianza que el país ha depositado en nosotros.

En otra esfera, al aumento de los sueldos de los jefes en el año anterior, no ha seguido en el pasado el del sueldo de los generales de brigada y división, pese al deseo manifestado por el Ministro. Es de esperar que las circunstancias económicas de la Nación mejoren para que en breve sea un hecho aquella aspiración. En cuanto á la supresión de gratificación de residencia á las guarniciones de Baleares, debe llevar aparejada la derogación de servir un plazo determinado obligatoriamente en aquellas islas, ya que de hecho se equiparan á las provincias peninsulares.



### LA HUELGA FERROVIARIA EN LA RED CATALANA DE LA COMPAÑÍA DE M. á Z. y á A., Y LOS SERVICIOS DEL EJÉRCITO

Los extraordinarios y meritorios servicios prestados por el Ejército con motivo de la huelga ferroviaria en la Red Catalana de la Compañía de ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, no han sido conocidos, ni por consiguiente debidamente apreciados, en la medida que la justicia y el interés público reclaman; por lo que á continuación voy á extractarlos, limitándome á referirme á los puntos más importantes.

Prestan normalmente servicio en la red catalana unos 5.000 funcionarios y obreros, de los cuales se declararon en huelga, al expirar el día 24 de septiembre de 1912, unos 4.450; en este número han de incluirse la casi totalidad del personal de tracción, de movimiento y de vía y obras, siguiendo en sus puestos los empleados en oficinas y varios jefes de estación, además de algunos individuos sueltos. De esta suerte, la huelga implicaba la paralización absoluta y completa del tráfico en toda la red, que mide una longitud de 730 kilómetros.

Advertidas las autoridades militares y en particular el Excmo. Sr. Capitán General de la Región, Marqués de Tenerife, del movimiento huel-

guista, comenzaron á adoptarse medidas con antelación, que no pudieron empero comenzar á hacerse efectivas hasta que llegaron de Madrid los elementos necesarios del Centro Electro-Técnico y del Batallón de Ferrocarriles, seguidos después por otros facilitados por el Ministerio de Marina.

Comprende esencialmente la red catalana tres líneas: la de Barcelona á Zaragoza, por Mora (344 kilómetros); la de Barcelona á Port-Bou por el interior (167 kilómetros) y la de Barcelona á Tarragona (107 kilómetros); además hay un ramal muy importante que desde Barcelona, y siguiendo el litoral, termina en el empalme, donde enlaza con la línea de Port-Bou, y mide 76 kilómetros; otro ramal que por Martorell va á S. Vicente, en la línea de Tarragona; y un tercero, de corta longitud, que une las líneas de Reus y Lérida. Prescindiendo de este último, cuyo servicio no se cubrió por su escaso interés y estar ya asegurado en él el servicio de Correos, se cuentan en toda la red centenares de estaciones y un gran número de enclavamientos, depósitos, aguadas con máquinas fijas, talleres, etc.; de suerte, que la mera ocupación de todos los puntos de interés hubiera absorbido más de mil individuos, cifra de la que no se podía disponer, por la necesidad de dedicar las fuerzas del ejército á la vigilancia móvil de las líneas y á los servicios de precaución en la capital y en los puntos importantes.

El 24 de septiembre comenzó la distribución de fuerzas, y á las doce de la noche de aquel día, declarada la huelga, se impuso la incautación de estaciones, talleres, enclavamientos, etc. Unas estaciones fueron debidamente entregadas por el personal de la Compañía que las tenía á su cargo, otras estaban abandonadas y de algunas fué menester incautarse.

Creyendo la Compañía de ferrocarriles que no todo su personal secundaría la huelga, conservó la dirección del servicio hasta el día 26, fecha en que se declaró completamente impotente, no ya para restablecer la normalidad de los servicios, sino para conseguir que circularan los correos en las líneas principales. En dicho día se recibió orden del Ministro de Fomento para que la segunda División de ferrocarriles asumiera la dirección, pero esta disposición no podía tener alcance práctico en absoluto, porque siendo en su inmensa mayoría elementos dependientes de otros Ministerios los que podían salvar el conflicto no correspondía ponerlos á las órdenes de funcionarios civiles, sin fuero militar. Se orilló esta grave dificultad, acordándose que la dirección de las diferentes secciones que comprende la explotación de una línea férrea corriera á cargo de comisiones mixtas, formadas por militares, funcionarios de la Compañía y facultativos de aquella División de ferrocarriles. Estas comisiones funcionaron perfectamente, sin que sobreviniera el menor desacuerdo entre los individuos que las componían. Claro es que el personal del ejército se mantuvo á las órdenes de sus jefes naturales, que eran los únicos que les daban instrucciones.

En el momento de declararse la huelga se tropezó con dificultades que apenas se conciben en tiempo de paz. Todo el material de tracción y móvil estaba desparramado, abandonado en parte, en diversas estaciones y apartaderos; se dejaron los discos tal como quedaron al paso del último tren, lo mismo que los enclavamientos; los depósitos desorganizados; algunas máquinas en mediano estado y sin que en ellas se hubieran tomado al apagar los fuegos las medidas más elementales para la conservación de las mismas; en una palabra, al dar las doce de la noche se dejó el material en los puntos donde se encontraba en aquel instante, salvo algunas, pocas excepciones. De esta suerte, no hubo en realidad entrega del servicio por parte de los empleados de la Compañía á los elementos militares, sino que éstos tuvieron que indagar el paradero del material, ayudados por los pocos funcionarios que permanecieron en sus puestos. Se paliaron en gran parte estas dificultades, gracias á la precaución tomada por la Autoridad Militar, que mandó distribuir en todo el día 24, en las diversas estaciones, las fuerzas del Centro Electro-Técnico encargadas del servicio telegráfico.

En la madrugada del 25, al tratar de poner en marcha los primeros trenes, advirtiéndose que se carecía de uno de los datos principales para la tracción, el perfil de las diferentes líneas, que no tenía á mano la Compañía ni había podido procurarse desde que fué requerida con tal objeto por el jefe director militar de la explotación; más tarde, encontráronse los perfiles. Las máquinas eran de diferentes tipos, y no había tiempo para estudiarlos, ni para deducir las características de cada una, variables en extremo aun perteneciendo al mismo sistema y datar de la misma fecha de construcción. Pero el celo, el entusiasmo y la abnegación del personal del ejército venció todas las dificultades. Sería injusto atribuir á la Compañía poca diligencia ó apatía: su única culpa consistió en confiar demasiado en que la huelga no sería general, de modo que fué la sorprendida en primer lugar, y el paro de sus empleados la encontró sin preparación ninguna para hacer frente al nuevo estado de cosas.

En virtud de orden superior, se limitaron los trenes á los precisos para asegurar los servicios de Correos, independientemente del número de equipos disponibles, por lo que se dió el caso de que á partir del tercero ó cuarto día de huelga hubiera personal suficiente para poner en movimiento un número de trenes cuatro veces mayor del que circulaba; si la huelga se hubiera prolongado, puede afirmarse que los servicios de viajeros y en gran parte los de mercancías hubieran funcionado con cortas diferencias como en tiempos normales.

El día 25 los trenes salieron tripulados por equipos militares, dirigidos por oficiales del ejército que se prestaron á ello y que tenían ya alguna práctica y los necesarios conocimientos. Ordenóse luego que en lo sucesivo los oficiales se limitaron á vigilar el funcionamiento de los servicios

y la prestación de los cometidos encargados al personal de tracción, y á partir del 27 no hubo ya que introducir modificaciones en las medidas ordenadas.

Quedó á cargo del ejército la línea de Barcelona á Port-Bou (167 Km.) y la de Barcelona á Zaragoza (sección hasta Mora); á personal de la Armada, la de Barcelona á Tarragona (107 Km.), y á cargo de la segunda División de Ferrocarriles, ó sea del Ministerio de Fomento, la línea de Barcelona al Empalme por el litoral (76 Km.). Desde Mora á Zaragoza, el servicio fué cubierto por el Batallón de Ferrocarriles, concentrado en Zaragoza (excepto el grupo destacado á Barcelona), aunque es claro que el personal de conductores, guardafrenos, etc., embarcado en los trenes de aquella línea, continuaba el recorrido hasta el final.

Para todos estos servicios se contaba con el personal que sigue:

Del Centro Electro-Técnico y de Comunicaciones, 1 comandante, 2 capitanes, 5 primeros tenientes y 122 telegrafistas.

Del Batallón de Ferrocarriles: 1 capitán, 2 primeros tenientes, 15 maquinistas, 2 maquinistas fijos, 2 fogoneros, 6 conductores, 14 guardafrenos, 7 obreros diversos, 7 telegrafistas y 12 obreros de vía y obras.

Del 4.º regimiento mixto de Ingenieros: 1 teniente coronel, Director militar de todos los servicios, 3 capitanes, 5 primeros tenientes, 1 segundo teniente (E. R.), 1 maestro de taller, 9 obreros diversos, 20 individuos para el servicio de los enclavamientos y 47 obreros de vía y obras.

De otros cuerpos de la Región, que se agregaron al citado regimiento de Ingenieros: 1 maquinista fijo, 2 fogoneros, 3 factores, 13 guardafrenos, 9 guardaagujas, 22 obreros diversos, 1 telegrafista y 7 obreros de vía y obras.

Del batallón Cazadores de Alba de Tormes: 47 obreros de vía y obras

De la Armada: 14 maquinistas y 28 fogoneros.

Además, varios oficiales de diferentes cuerpos prestaron los utilísimos servicios que luego se dirá.

El servicio de tracción se realizó en condiciones que superaron á las más alhagüañas esperanzas; sólo hubo que lamentar tres averías en las máquinas: la fusión de los plomos de un hogar, la rotura de un pasador de una biela, y el descarrilamiento de un tender ocasionado en una marcha atrás, al atravesar un puente giratorio que no estaba bien colocado. Y hay que tener en cuenta que en los dos primeros días el servicio se prestó acaso en peores condiciones que en tiempo de guerra, pues á las dificultades de no conocer las características de las locomotoras, del combustible y el perfil de las líneas, se agregó la de tenerse que recoger trenes cuyo paradero no se conocía exactamente, por no saberse qué habían hecho de ellos los huelguistas. Es digno de mención el hecho de que uno de esos trenes, precisamente un convoy militar, hubo de ser recogido en Reus, saliendo de Barcelona en una locomotora, en plena noche, un ofi-



cial de ingenieros que no conocía la línea; á pesar de ello, el viaje se hizo en poco más tiempo del normal; las luces de las estaciones estaban apagadas, no funcionaban los discos, y fué menester reconocer una por una todas las paradas. En idénticas condiciones llegó á Barcelona, conduciendo un tren de Zaragoza, un teniente del Batallón de Ferrocarriles.

Los telegrafistas militares, además de su peculiar cometido, cuidaban de la policía y orden de las estaciones, de la expedición de billetes en los casos indispensables, del encendido y de la colocación de faroles en discos y agujas, y, en algunos casos, hasta de la entrega de mercancías y su situación fuera de las estaciones, como factores y mozos. Si se observa que en la mayoría de las estaciones sólo había un telegrafista para todos estos servicios, se comprenderá cuán digna de loa y aplauso fué la conducta de esas modestas clases y soldados, que en ningún momento olvidaron sus deberes militares, ni dejaron de hacerse respetar. Los testimonios de admiración tributados á los telegrafistas en los pueblos, forman una página gloriosa en la historia del Centro Electro-Técnico.

Y lo que se dice de los telegrafistas, puede y debe hacerse extensivo á todo el resto del personal, cualquiera que fuera la labor en que estaba empleado; desde el jefe al último soldado, con entusiasmo y abnegación ayudadas por la inteligencia y la costumbre en el cumplimiento del deber, todos se hicieron acreedores á la gratitud del ejército y de la Nación.

Las secciones encargadas de vía y obras tuvieron ocasión de que se destacaran en particular sus trabajos. En la madrugada del 28 de septiembre cayeron fuertes aguaceros, seguidos de lluvias torrenciales, en todo el E. de Cataluña, ocasionando desperfectos en muchos puntos de las líneas. Sólo citaré, para no hacer interminable este relato, el hecho de que el cementerio de Premiá de Mar fué arrastrado por la corriente de un arroyo inmediato, y más de 1.500 metros cúbicos de tierras quedaron sobre la vía y junto á la estación; al mismo tiempo, las aguas produjeron nueve cortaduras en aquel trozo, sumando una longitud de 130 metros, por una profundidad media de 2 metros, dando en total 1.200 metros cúbicos de terraplén arrastrado. A pesar de la importancia de estos destrozos, y de que á la vez había que atender á la reparación de los desperfectos ocurridos en otros puntos de las líneas, quedó nuevamente abierta á la explotación la línea del litoral, ó sea la que pasa por Premiá, á las 17 del día 30, contra la opinión de personas conocedoras de estos trabajos, que aseguraban duraría hasta el día 3 de octubre la interrupción de la vía.

El día 5 de octubre comenzaron á presentarse al trabajo los primeros huelguistas; la retirada del personal militar se efectuó en los días 6 y 7, fecha en que todo volvió á su primitivo estado.

He aquí ahora algunos datos que pondrán mejor de manifiesto los servicios prestados por el ejército durante la huelga:

En substitución de los 4.500 individuos que no acudieron á sus traba-

jos, fueron empleados 58 sargentos, 63 cabos y 298 individuos de tropa.

Por el personal telegrafista se transmitieron, desde el 25 de septiembre al 5 de octubre, 6.338 despachos y se recibieron 5.491, en total, 11.829.

En igual período, pasaron por la bifurcación de la estación del Clot, 603 trenes y locomotoras; por la de la Bordeta, 94; por la del Prat, 36; por la del Pueblo Nuevo, número 1, 28, y por la del Pueblo Nuevo, número 2, 124, dando un total de 885.

Los trenes tripulados exclusivamente por equipos militares recorrieron 11.231,2 kilómetros; los tripulados por equipos de la Armada, 2.136,9 kilómetros; los de equipo mixto militar y de la Compañía, 2.185,6 kilómetros, y los de equipos del Ministerio de Fomento, 4.066 kilómetros; de donde resulta que más de las dos terceras partes del recorrido se hizo por equipos militares.

En la imposibilidad de citar con sus nombres a todos los sargentos, cabos y soldados, que de manera tan directa y laudable contribuyeron a que no se paralizara el servicio de correos y el transporte de viajeros, me circunscribiré a dar los de los jefes y oficiales; fueron éstos:

#### *Infantería*

Capitán D. Adolfo Conde y Capitán D. Germán Zamora, cada uno de los cuales tripuló la locomotora de un tren el día 25 de septiembre; Capitán D. Juan Rojí, que tripuló la locomotora de un tren el 26 de septiembre; primer teniente D. Manuel Hernández Manrique, jefe del destacamento de Alba de Tormes que tomó parte en los trabajos de vía y obras; Primer Teniente D. Luis Arnal, que revistó las máquinas y el personal de las aguadas de la línea de Tarragona; Segundo Teniente D. Manuel Díaz Varela, que tripuló una locomotora de un tren el 27 de septiembre.

#### *Artillería*

Primer Teniente: D. Godofredo Odriozola de Alvarado, que revistó las máquinas y el personal de las aguadas de la línea de Port Bou.

#### *Ingenieros*

Teniente Coronel del 4.º regimiento mixto, D. José Ubach, Director de explotación, Jefe de todas las fuerzas y servicios; Comandante del Centro Electro-Técnico, D. Pedro de Anca, organizador de la ocupación de las estaciones, director de todo el servicio telegráfico é Ingeniero del Movimiento; Capitán del 4.º regimiento D. José Roca, Ingeniero de vía y obras; Capitán del Centro Electro-Técnico, D. José Berenguer, auxiliar del Comandante, Jefe del Gabinete Central y Jefe de Sección del servicio telegráfico; Capitán de ferrocarriles D. Felipe Arana, Ingeniero de tracción y jefe de las fuerzas de su batallón; Capitán del Centro Electro-Técnico,

don Manuel Hernández Alcalde, Jefe de Sección del Servicio telegráfico; Capitanes del 4.º regimiento, D. Juan del Solar y D. Mario Jimenez, que tripularon cada uno una locomotora de un tren el día 25; igual servicio prestaron los Primeros Tenientes del mismo Regimiento D. Montserrat Fenech y D. Ignacio de la Cuadra; Primeros Tenientes del Centro Electro-Técnico D. Gustavo de Montaud, D. Juan Patero, D. Luis Alvarez Izpúrua, D. Patricio de Azcárate y D. Jaime Nadal, jefes de Línea del servicio telegráfico; Primer Teniente del 4.º Regimiento D. Eduardo Hernández Vidal, que tripuló una locomotora del primer tren de mercancías que se organizó; Primer Teniente del 4.º Regimiento, D. Luis Ferrer Vilaró, Jefe de los puestos de enclavamiento del Clot, Bordeta, Prat y Pueblo Nuevo; Primer Teniente, D. Vicente Blasco, Ingeniero del Depósito de Pueblo Nuevo, auxiliar del jefe de servicios y que tripuló una locomotora de un tren—el primero—el 25 de septiembre; Primeros Tenientes de Ferrocarriles D. Santiago Noreña y D. Jesús Aguirre, agregados al Depósito de Pueblo Nuevo, auxiliares del servicio de tracción y Jefes de las Escuelas y Prácticas de tracción; Segundo Teniente (E. R.) del 4.º Regimiento, don Juan Tormo, Subjefe del Depósito de Pueblo Nuevo; Maestro de Taller del 4.º Regimiento, D. Narciso Cadavic, trabajos de su especialidad en el Depósito de Pueblo Nuevo y encargado del puente giratorio y del canchero eléctricos.

Corresponde parte principalísima en el brillante éxito obtenido, al Teniente Coronel señor Ubach, por su celo, sus vastos conocimientos, su inteligente dirección y el tacto que desplegó en su trato con elementos dependientes de otros Ministerios; y el Comandante Anca y el Capitán Arana, sobre quienes recayó la labor más difícil y espinosa, pueden envanecerse de haberla realizado con completa perfección.

Otros varios oficiales de todas las armas se ofrecieron á prestar servicio, pero como por indicación Ministerial no se aumentó el número de trenes, no fué menester utilizar sus servicios, á no dudar muy valiosos.

Gracias á la organización del Regimiento de Ferrocarriles y en particular á la de sus compañías de Depósito, no podrá repetirse el caso—ocurrido en septiembre último—de tener que encargarse el ejército de una red que desconoce por completo en conjunto y en detalle. Desde este punto de vista la pasada huelga ha sido provechosa porque ha hecho cesar un estado de cosas que, sobre perjudicar al país, nos diferenciaba de muchas Naciones cultas: los servicios de comunicaciones no pueden ser ajenos, ni en tiempo de paz, al ejército.

JUAN AVILÉS

Teniente Coronel de Ingenieros



## CONCURSO DE MARCHA DE VELOCIDAD EN EL BATALLÓN CAZADORES DE ARAPILES, NUMERO 9

De los múltiples ejercicios, ya por cuerpos separados, ya combinados, realizados por las tropas de la Primera Región en el mes de noviembre pasado, uno de los más interesantes fué el concurso de marchas de velocidad, que tenía por objeto salvar una gran distancia en el menor tiempo posible. Como ejemplo de tales prácticas, insertamos á continuación los resultados obtenidos por el batallón Cazadores de Arapiles, número 9, que son notabilísimos. El Teniente Coronel Primer jefe, D. Luis de Carniago, dictó previamente la orden siguiente, en la que se detallan las bases á que habían de ajustarse las compañías en el concurso:

"1.º La marcha se reputará de velocidad y debe aspirarse, en consonancia con lo que previene el Reglamento de maniobras, á hacer un recorrido total de 50 kilómetros en un tiempo de 11 horas, comprendido en él todo lo que se invierta en altos y descansos;

"2.º El ejercicio lo ejecutará cada compañía con la fuerza que tenga disponible, según las listas de revista; y para que todas estén en condiciones aproximadamente iguales de aptitud física, el día anterior al de la ejecución serán reconocidos por el Médico el personal (oficiales y tropa), excluyendo á todos aquellos hombres que no ofrezcan suficientes garantías de resistencia. Como por consecuencia de esta exclusión podrán quedar las compañías con fuerza desigual, para compensar probabilidades de que la que más hombres tenga deje también mayor número de rezagados, se hará la liquidación del tiempo tomando por base la que cuente menos fuerza, y á las otras se les deducirá un minuto por cada hombre que tengan de más: es decir, si tres compañías tienen respectivamente 100, 110 y 120 hombres é invierten, en el mismo orden, 10 horas, 10 horas y 15 minutos y 10 horas y 17 minutos; se tendrá que el tiempo invertido ha sido, para la primera, 10 horas; para la segunda, 10 horas y 5 minutos; y para la tercera 9 horas y 57 minutos, resultando por tanto vencedora esta última;

"3.º Para que el ejercicio se lleve á cabo en las condiciones de igualdad más aproximadas que sea posible, tendrá lugar en días sucesivos, el movimiento se emprenderá á la misma hora y todas las compañías recorrerán exactamente el mismo itinerario;

"4.º Cada capitán de compañía regulará la marcha de la suya en la forma que estime conveniente, quedando á su arbitrio el marcar la velocidad así como el momento y duración de los altos y descansos;

"5.º Para la debida inspección del ejercicio se nombrarán árbitros ajenos á las compañías concursantes los cuales anotarán las horas de salida y llegada, y el total de hombres que forman en uno y otro momento. Los árbitros podrán recontar sobre la marcha, y sin detenerse ésta, los hombres que vayan en filas, en cualquier instante, para cerciorarse que son los que han salido y anotar los que faltan, para considerar los rezaga-

dos; también podrán acompañar á las compañías para vigilar que se cumplan las condiciones del concurso, pero sin inmiscuirse para nada en las disposiciones del que mande la compañía, las que el árbitro habrá de mantener secretas, dando cuenta de ellas únicamente á la Junta;

"6.º Los oficiales de las otras compañías concursantes solo podrán establecerse en uno ó más puntos del itinerario, para contar la fuerza á su paso, pero sin que en manera alguna se enteren de las disposiciones adoptadas para la totalidad de la marcha;

"7.º Para aproximar esta marcha á las condiciones de campaña, en que se haría á la ligera, se practicará en igual forma, pero de modo que todos lleven las mismas prendas, y armamento, vestuario, equipo, igual cantidad de municiones y alimentos. Durante todo el trayecto, cada cual llevará la totalidad de las prendas con que hubiera salido del cuartel, sin que sea permitido pasárselas de unos á otros para aliviarse recíprocamente;

"8.º Por cada hombre que falte en la formación al terminar el ejercicio, de los que hubieren empezado, se aumentarán cuatro minutos si es individuo de tropa, y ocho cuando fuere oficial; de esta regla se exceptúan los que no pudiesen seguir á causa de accidente ó enfermedad no imputable á las fatigas propias de la marcha, para los cuales el aumento será solo de un minuto; y este mismo aumento se aplicará á los hombres de cualquier clase que sean que hubiesen de quedar al cuidado de rezagados por uno ú otro concepto;

"9.º La totalidad del trayecto habrá de ser recorrida á pie: los hombres que no lo hiciesen se considerarán como rezagados ó acompañantes de ellos, á los fines de la base anterior;

"10.º Al terminar la marcha, todos los hombres que en ella han tomado parte serán revistados y rápidamente reconocidos por el médico, y por cada uno que se encuentre en estado de agotamiento de fuerzas tal que le impida prestar de momento cualquier servicio, se aumentará el tiempo en dos minutos cuando se trate de individuos de tropa, y cuatro si fueren oficiales;

"11.º Para el computo del tiempo, se contará el transcurrido si la marcha se ha efectuado con tiempo sereno y normal, y buen estado del piso; en condiciones normales se tendrá en cuenta las prescripciones siguientes: con viento impetuoso de cara, se considerará disminuido el tiempo en un tercio del total; con lluvia ligera, en un décimo; con lluvia torrencial, en un sexto; con lluvia torrencial y mal piso á causa de ella, en un tercio; sin lluvia, pero con mal piso, en un quinto. La apreciación de estas circunstancias corresponde hacerlas á los árbitros designados al efecto, quienes fijarán también dentro de la totalidad del tiempo invertido, en qué pedidos ó fracciones de él habrá de hacerse la rebaja apuntada qua solo se aplicará para tales fracciones;

"12.º Empezada la marcha, no se suspenderá hasta su terminación; pero si por causas ajenas á la voluntad de los concursantes, tales como

accidentes fortuitos, órdenes superiores ó excepcionales, estado atmosférico, fuese imposible, á juicio de los árbitros, su continuación, se suspenderá y el tiempo que dure la suspensión no se computará al terminar el total invertido; en el caso de que la suspensión no exceda de dos horas; pero si excede, se suspenderá definitivamente el ejercicio, cuya ejecución se diferirá para otro día;

“13.º Los árbitros celebrarán junta cuantas veces los convoque el Presidente para resolver, en vista de los datos aportados y con arreglo á las indicaciones antes consignadas, el tiempo que debe asignarse á cada compañía; estas decisiones permanecerán secretas hasta que se haga la liquidación de su tiempo á la última compañía, y entorces será proclamada vencedora en el concurso, la que menor tiempo arroje. Las resoluciones se tomarán por mayoría de votos, y caso de empate será decisivo el del Presidente, Alcalá, 2 de noviembre de 1912. El Teniente Coronel Primer Jefe, Carniago”

Con sujeción á estas bases tuvieron lugar pocos días después los ejercicios de marcha, con tiempo sereno y carretera buena el día en que hicieron la marcha las dos primeras compañías, y con cielo despejado, viento ligero de costado y carretera buena el segundo día. La fuerza de las compañías fué: 39 hombres la primera (que se tomó como tipo de comparación para los aumentos y deducciones); 49 hombres la segunda; 45 la tercera; y 46 la cuarta.

La hora de partida fué siempre al comenzar la madrugada ó poco después y el tiempo invertido en el recorrido de los 50 kilómetros ascendió á 10 horas y 28 minutos para la primera compañía; 10 horas y 8 minutos para la segunda; 9 horas y 32 minutos para la tercera; y 9 horas y 21 minutos para la cuarta; hubo un rezagado en cada una de las dos primeras y dos en cada una de las dos últimas.

Hecho el cómputo correspondiente á la diferencia en hombres y á los rezagados, y efectuada la corrección en los tiempos reales invertidos, se obtuvieron como cifras definitivas á los efectos del concurso: primera compañía, 10 horas 32 minutos; segunda compañía, 10 horas 2 minutos; tercera compañía, 9 horas 34 minutos; cuarta compañía, 9 horas 22 minutos, venciendo por consiguiente en esta orden: cuarta, tercera, segunda y primera.

La simple inspección de las cifras anteriores, y la circunstancia, que no debe dejarse de tener en cuenta, de encontrarse toda la fuerza de las compañías en perfecto estado al concluir la marcha, demuestran que las oficiales y tropa de aquel batallón se habían preparado de un modo metódico y acertado; pero aun así es digna de encomio la labor realizada, que honrra al teniente coronel Sr. Carniago, así como á todo el personal ejecutante y empleado en el servicio de árbitros.