

TRANSPORTE

El Quervon



ORGANO DEL SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO DEL CENTRO

El espía adopta todas las formas; se pliega a todas las circunstancias; se incrusta en todos los lugares y organismos en donde pueda servir mejor a la causa del enemigo. Su obligación es averiguar nuestros secretos de guerra, calidad y número de armamento, situación de nuestros efectivos, de nuestros polvorines, de nuestras líneas... Como un solo espía no podría llenar todas las exigencias de información que el enemigo precisa, son muchos los individuos que a ello dedica, y aun cuando se camouflan bajo muy diferentes aspectos, todos ellos se encarnan en las personas que más de cerca nos rodean; se encuentran en nuestras filas, entre nuestros afectos... El espía, para más conseguir su fin, aparece como nuestro mejor camarada, como el más perfecto revolucionario; no hace ningún movimiento que pudiera aparecer como sospechoso; es, en apariencia y por sus hechos, un perfecto antifascista. Descubrirle y vigilarle es difícil. Sus informes llegan al enemigo a través de una perfecta red de enlaces. Evitar o dificultar esta información del enemigo no es ver en cada ciudadano un espía; es no comentar en el corro de amigos ni con nadie ninguna circunstancia que a la guerra se refiera. El silencio, la falta de comentarios, es el arma que debemos emplear para combatir al espía.

EL ESPIA PUEDE ESTAR A TU LADO





ORGANO del SERVICIO de TREN del EJERCITO del CENTRO
AÑO II • MADRID, 20 de MAYO de 1938 • NÚM. 25

EDITORIAL

EL COMISARIO Y LA VICTORIA

*"Sólo se detesta al Comisario allí donde su mirada
puede descubrir la apatía, la desidia o la traición."*

(Alvarez del Vayo.)

El comisario tipo, el que tantas veces han cantado las consignas y pancartas, el que tiene su lema y su disciplina en "el primero en avanzar y el último en retroceder", es la encarnación más legítima del Ejército Popular. El comisario, que para serlo debe reunir una serie de condiciones poco comunes, cuya contextura moral tiene una conformación especial, debe tener el cariño, la consideración y el respeto de todos. Robustecer la autoridad moral y política del comisario es obligación de todos los antifascistas, considerando que este forjador de conciencia ciudadana dentro del Ejército es un elemento imprescindible para la victoria.

El comisario es el primero en sus obligaciones, siempre está en primera fila cuando el deber pide sacrificios. Y siempre es el último a la hora de la recompensa. Y es así porque el comisario lo quiere, porque en cada uno de sus actos experimenta el placer de darlo todo y no tomar nada, porque el comisario debe ser así. Es abnegación, conformidad ante sus contratiempos personales, prestación de todo su valer para el logro de la victoria.

No le interesa, no le da el menor cuidado la apariencia, la exterioridad brillante ni la venglería populachera. No quiere la populachería; corrige los defectos sin mirar quién es el perjudicado al corregir. Sólo le interesa ganar la guerra. Como sea y empleando los procedimientos que fueren. La preocupación fundamental de todos los españoles, ganar la guerra, influye en el espíritu del comisario de una manera definitiva. Ganar la guerra, ocurra lo que ocurra, caiga quien caiga. Al lado del comisario estorban los aprovechados que quieren hacer granjería personal, los tibios, los pobres de espíritu, los débiles... Todos éstos se quedarán en el camino cuajado de fatigas, porque son incapaces de toda gallardía.

El comisario no hace política, o mejor dicho, no hace politiquerías. En vez de tener en cuenta que una medida suya puede volverse contra él, hace lo que es justo sin cuidarse de ello. Las cañas pueden volverse lanzas, pero el comisario es siempre el comisario. Es decir, abnegación, voluntad de vencer, deseo de sacrificio, moralidad...

La Jefatura de Retaguardia y Transportes del Ejército del Centro, en su deseo de estar atenta a las realidades que la guerra plantea, quiere recoger y canalizar las ansias de saber de nuestra oficialidad y la voluntad de incrementar su formación técnica.

El entusiasmo, el antifascismo probado de nuestros oficiales, los conocimientos generales que de la guerra y del Servicio poseen, vamos a encuadrarlos en las normas rígidas de la táctica del Transporte en la guerra.

Nuestros enemigos disponen de técnicos de todas las armas y especialidades, que abundantemente les suministran los Estados totalitarios, que tienen por único medio la guerra.

A estos técnicos vamos a oponerles otros, que no podemos ni debemos importar; es necesario que surjan —y ya lo hicieron muchos— del pro-

NUESTRA ESCUELA

pio pueblo que lucha, de entre nuestra oficialidad, que coraje, inteligencia y entusiasmo les sobra para superar a esos otros técnicos, asalariados del fascismo, que tenemos enfrente.

Todo el tiempo que no precise nuestras actividades bélicas vamos a dedicarlo al estudio de la técnica. Capacitarse frente al enemigo es el acto de guerra más consciente y que más pronto ha de conducirnos a la victoria.

El antifascismo es manifestación espontánea de todo espíritu amante de la justicia y de la libertad; pero esta manifestación hay que encauzarla en realidades, hay que plasmarla en hechos concretos, que son los que nos conducirán al triunfo, y dentro del orden militar y en el Servicio de Transportes, que su efectividad ha sido creada por imperativo de nuestra lucha y por el esfuerzo de nuestros oficiales, la manifestación de nuestro antifascismo ha de ser estudio, capacitación de la técnica del Servicio que la guerra nos ha confiado. A este resultado hemos de dedicar nuestras actividades y esfuerzos, y a tal fin, esta Jefatura inaugurará en el mes de junio próximo la Escuela de Aplicación de Oficiales del Servicio de Tren del Ejército del Centro.

En ella hemos de poner todos nuestros mejores afanes; y nuestros camaradas, oficiales alumnos, su mayor entusiasmo, interés, deseo de asimilación, para que, cuando terminado el curso se incorporen a la guerra, eleven al S. T. E., con su entusiasmo y técnica aplicada, al lugar de efectividad y eficiencia que nuestro Ejército precisa.

Las normas por las que ha de regirse este curso serán oportunamente comunicadas por esta Jefatura.

CAPITAN SALINERO

LA GUERRA DEL AUTOMOVIL

Los historiadores futuros, al bucear en los hechos acaecidos en la guerra española, al enjuiciar nuestra conducta en todos los aspectos, seguramente dedicarán páginas extensas al automóvil. Al automóvil que llamamos de turismo, no al camión que transporte material de guerra, víveres o combatientes. Vapulearán sin piedad al coche ligero, tan ligeramente utilizado por muchos nuevos turistas de la retaguardia. El historiador no podrá por menos de llegar a la conclusión de que el coche ligero, tan útil y necesario para el burgués en tiempo de paz, resulta en tiempo de guerra pernicioso para todos por la desmoralización que produce su mal empleo por los nuevos ricos nacidos al calor de la contienda. Es provocativo e insultante para el combatiente que regresa del frente con un permiso el presenciar el espectáculo que ofrecen los desaprensivos que hacen la guerra en automóvil, mientras él, que la hace en la trinchera, viene a la retaguardia y tiene que utilizar el tranvía, y pagárselo. Desmoralizador, repetimos, es este espectáculo que se ofrece a la vista del anónimo y desconocido soldado que lucha generosamente por la emancipación de todos y la independencia de su patria, mientras que otros, poco o nada escrupulosos, se divierten a su costa. Declaremos la guerra —guerra sin cuartel— al desaprensivo, al inmoral que pasea sus ocios en automóvil. Algunas veces nos hemos preautado indignados: ¿Qué se ha hecho de la crítica despiadada contra el burgués juerquista e inmoral que dilapidaba su riqueza, amasada a costa de la explotación ejercida sobre los trabajadores? ¿No hemos pensado que estamos cayendo en los mismos defectos que tanto criticábamos? Si al burgués le censurábamos, no por su persona, sino por su conducta, no nos explicamos cómo ahora, que le hemos eliminado, no advertimos en nosotros aquello que en él veíamos censurable. Sí, duro es el reproche: mas hemos de reconocerlo como consecuencia de un hecho existente, que tenemos que corregir inflexiblemente. Nuestras normas morales, compañeros antifascistas, no han desaparecido de nuestros programas. La austeridad va ligada a nuestra vida social y privada. Tenemos que ser honrados, y al igual que la mujer del César, parecerlo. Por otra parte, lo que ahora dilapidamos lo hemos de pagar muy caro después de la victoria. Y hemos de convenir en que es mucho lo que se derrocha en gasolina inútilmente. La gasolina es para la guerra, exclusivamente para la guerra. El militar que utiliza un coche para asuntos que no son del servicio no es antifascista. Lo mismo diremos de aquellos elementos civiles, miembros de Sindicatos, que usan y abusan de los coches, haciendo poco honor a los postulados que dicen defender. De los unos y de los otros abundan, desgraciadamente. Vialémoslos y denunciémoslos como enemigos del proletariado. Este, que es el que más se juega en la actual contienda, es el que ha de sacar a la vindicta pública las lacras de estos nuevos ricos de la revolución, que han creído que esta guerra es la guerra del automóvil.

Comisarios del Servicio de Tren: a dar ejemplo con nuestra conducta utilizando el tranvía, que es el vehículo del proletariado.

Nuestro lema debe ser: El primero en tomar el tranvía y el último en utilizar un coche.

MANUEL GONZALEZ

Comisario de Transportes del Ejército del Centro.

Quiero dedicar estas letras a la labor de los soldados del Batallón Mixto de Transporte Hipomóvil, que, bien por olvido o por falta de atención a ellos, es casi desconocida dentro de los Servicios de Tren, y más desconocida ante la opinión antifascista.

Pero si pasamos a analizar todas las ramificaciones de un frente guerrero, sacaremos la importancia que adquiere el servicio que desempeñan estos soldados del Batallón Hipomóvil, que a pesar de que su labor no brilla tanto como otras armas de combate, no por eso deja de ser una labor abnegada y heroica en esta lucha que sostenemos ante el fascismo invasor.

Todos sabemos que el funcionamiento de un teatro de operaciones es un engranaje donde cada soldado, según sea su especialidad y el arma con la que combate, tiene que responder con su esfuerzo y su vida para el logro del buen resultado de nuestra lucha; por eso, camaradas, la misión que tienen encomendada estos soldados, examinando todos los eslabones que existen dentro de las diferentes ramificaciones de nuestro Ejército, se sacará en consecuencia que la labor que realizan estos soldados es un factor imprescindible que, con su cometido, ayudan a conseguir el triunfo de nuestras armas en el campo de batalla, y es por lo que yo quiero, con estas modestas líneas mías, explicar a todos que, dentro de los diferentes medios bélicos que posee el Ejército del Pueblo, uno de los más elementales son los que aportan con su labor los soldados del Batallón Hipomóvil, pues gracias a su cometido procuran el que a nuestros camaradas que hacen frente al enemigo en las trincheras no les falte la munición necesaria, los víveres y los elementos de fortificación imprescindibles para su defensa.

Esto, que escrito en estas páginas parece que no tiene importancia, es, sin embargo, todo lo contrario, porque estos soldados, en la misión que tienen encomendada, tienen que hacer frente a muchos obstáculos, y la mayoría de las veces luchar contra las inclemencias del tiempo, pues, por regla general, sus servicios tienen que realizarlos en terreno montañoso, donde la tracción mecánica no puede actuar, y es entonces cuando el soldado del Batallón Hipomóvil, con su mulo como única arma de combate, tiene por consigna el transportar, entre lluvia, nieve y frío, por las largas veredas de los picachos de la Sierra, su preciada carga, la cual tiene que depositarla en manos de nuestros hermanos que se encuentran en las mismas avanzadillas, no impidiéndolo que el sitio señalado como punto de destino esté batido por el fuego enemigo; esto no implica a estos soldados el afrontarlo todo, pues comprenden que de su llegada depende a veces la vida de muchos camaradas nuestros,



que en el fragor del combate esperan la munición que le es necesaria para continuar la lucha, y que los soldados del Batallón Hipomóvil tienen el deber y el compromiso de llevar allí donde el Mando se lo haya ordenado, por lo cual estos muchachos desafían todos los peligros y exponen su vida a cada instante en el cumplimiento de servicios que calladamente y de labor tan obscura tienen asignado.

Así es, camaradas, que todos debemos comprender que tanto ayuda a conseguir la victoria el soldado que esté con un fusil, cañón o tanque como el soldado del Batallón Hipomóvil que, como he dicho antes, tiene como única arma de combate un mulo; pero que, consciente de su labor, siempre sale adelante sin desmayo y orgulloso de cumplir con su deber, y con el convencimiento en el corazón de haber aportado con su labor un átomo de victoria a la Causa que todos los antifascistas defendemos.

ANTONIO LIMON

Soldado del Primer B. M. H.

de nuestra *

LUCHA *

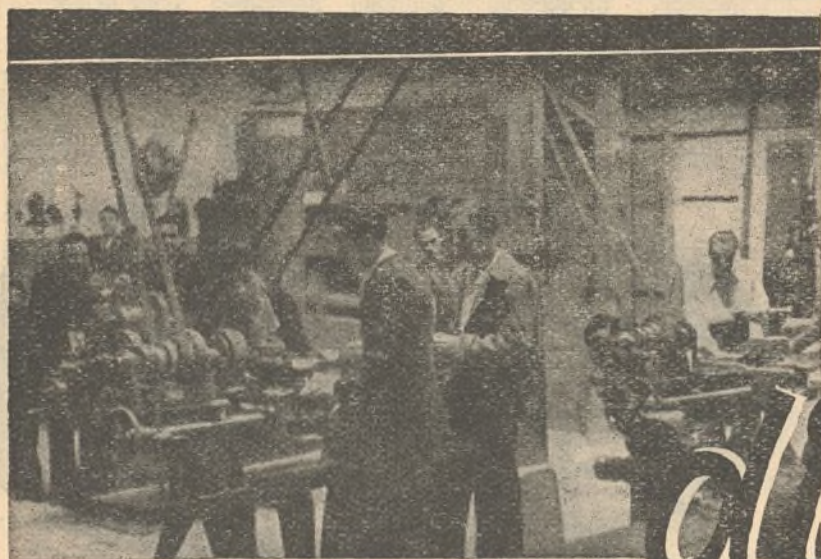
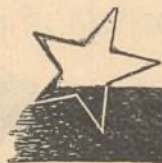
Cuando se siente un ideal se modifica el modo de ser, se remueven y cambian todos los principios que fueron base de nuestro criterio, largo tiempo sostenido. Siempre fuí antimilitarista, y si alguna emoción sentí ante una demostración militar, fué de repugnancia, porque sabía que el aspecto externo no respondía a la realidad de la función; que la efectividad del Ejército era sólo apariencia que encubría la ineptitud de unos mandos endiosados en su orgullo; que la composición de aquel Ejército no era la representación armada de un pueblo para

conjunto de voluntades puestas al servicio de la causa y en contribución de rendimiento máximo para ganar la guerra.

Esta ha sido la satisfacción sentida en la revista que el jefe de los Servicios de Retaguardia y Transportes, capitán Salinero, ha pasado a la 7ª Compañía Divisoria del S. T. E.

El capitán, camarada Eladio García, dinamismo, juventud y alma de esta Compañía, formado en la escuela del comandante Fontela, explica al capitán Salinero

nuestras



divisoria

defender su independencia, sino la plataforma, dócil en todos sus grados, sobre la que unos mandones hacían sus cabriolas de pleitesía y servilismo para congraciarse y adular al representante de una raza denigrada, que arrojaba prebendas al mejor bailarín; sabía que en aquella demostración teatral de monigotes había, en algunos de sus escalones, hombres dignos, de buena fe, que les arrastraba el ambiente y la vida misma, y sabía también que para conseguir el efecto intervino la tiranía y el despotismo, que desposee al que manda de toda autoridad real, y al que obedece le hace perder su cualidad de hombre, convirtiéndole en unidad de rebaño.

Pero cuando la función no es de bambalina, cuando responde a la voluntad de todo un pueblo, cuando la sangre se ofrece generosa por un ideal, que es común a todos los oprimidos, entonces cualquier manifestación externa emociona y enorgullece, porque representa un

la organización de trabajo, y demuestra su aptitud organizadora, que ha sabido imprimir, auxiliado por sus oficiales, una camaradería, un cariño y a la vez una disciplina, producto de la convicción de todos los camaradas de la necesidad de trabajar, sin regateo de esfuerzo, para las necesidades de la guerra.

A todos se les exige el máximo trabajo; pero a todos se les concede el máximo de atenciones y cuidados.

Se ha conseguido que cada camarada soldado considere esta casona como cosa propia, como su propia casa, pues que todos han aportado el esfuerzo de trabajo en su formación; de vieja y derruida, quitando escaleras y poniendo otras, abriendo ventanas, tirando tabiques y limitando los espacios convenientes con otros, han conseguido una casa capaz y útil para sus necesidades.

Los materiales necesarios, todos de recuperación. El teniente, que ha sido marino, y que la maniobra de coches y de personal en correctos movimientos ha dirigido a toque de pito, ha puesto ventanas y canalones de desagüe, y el mecánico conductor ha manejado la plomada y ha levantado tabiques.

Se han montado magníficos cuartos de aseo; servicio de duchas; peluquería con sillón americano, mordido por un obús y reconstruido por los camaradas; un confortable hogar del soldado, con sillones del Clínico, recuperados por el comisario, acompañado por unos valientes; taller de electricidad, de pintura, carpintería, guarnicionero, cristalero, chapista y un pequeño y coquetón bar.

Para llenar estos talleres dos consignaciones: el tra-



bajo, la preocupación constante de recuperación que tienen estos camaradas de la 7ª Compañía Divisionaria del S. T. E. y los márgenes gananciosos del bar y de la peluquería, con los que también se atiende a repostar de piezas de recambio al almacén.

Una completa maquinaria de taller mecánico, emplazada en tierra de nadie, ha sido recuperada, exponiendo sus vidas, por los camaradas tenientes César Fontenla y Pedro Antonanzas y por los soldados Marcelino Díaz y Paulino Ruiz, y hoy forma un taller lleno de vida y movimiento al servicio de la Causa, en donde ellos, responsables de la parte técnica, con los demás camaradas mecánicos, tienen por tope de jornada la que señala las necesidades del servicio.

El hallazgo de unas pesas de gimnasio ha producido la creación de un gran gimnasio, que se completará con nuevas recuperaciones.

Se ha conseguido en esta 7ª Compañía que el soldado emplee su tiempo en forma racional y amena, y las horas que deja libre el trabajo empleánse en elevar el nivel cultural del soldado en clases de mecánica y técnica y en otros conocimientos generales a cargo del miliciano de Cultura camarada Cardenal. Hay un estímulo y una actividad en tensión constante: trabajo, clases, conferencias, descanso en el bar y en el hogar del soldado; conjunto que eleva la moral y mejora el nivel cultural del soldado, haciéndole más apto para el servicio, más útil para la causa de la República.



Se practica una superación constante en estos soldados y se mantiene la tensión de guerra aun en las horas de sueño, que es interrumpido muchas noches por llamada inesperada a formación y salida en prácticas, que periódicamente sirven de entrenamiento en el servicio.

Culmina la camaradería y optimismo de estos compañeros en el comedor, común a oficiales y soldados, en donde el cocinero, camarada Manuel Alvarez, procedente de la cocina de los **machos**, reparte sus **menús peligrosos** en armatoste rodante, al que, con fina ironía, ha colocado un descomunal claxon.

Un detalle final que dice todo en favor de estos camaradas y de los jefes que supieron inculcar este respeto: En una habitación se ha instalado un gran armario sin cierre alguno, y en él, en perchas numeradas, guardan todos los soldados de la Compañía sus uniformes. En perfecta alineación de perchas están todas las prendas, sin una confusión, sin una pérdida; las guarda y cuida la cultura de estos camaradas.

Una gran revista que llenó de satisfacción al comandante Zulueta, jefe de la División, porque sabe la eficacia de esta Compañía a sus órdenes, y al capitán Salinero, una nueva de-



mostración de que el S. T. E. va ocupando el lugar que por su importancia en la guerra tiene; y una enseñanza: cuando de más cerca percibe el soldado las necesidades del frente, más se estimula su afán de trabajo y más intensamente vive la guerra, que a todos debiera por igual afectarnos.

F E R R O C A R R I L E S D E C A M P A Ñ A

El carácter singular que nuestra guerra ha tenido desde sus comienzos ha impedido poner en práctica medidas que pueden reputarse como fundamentales para el logro de la victoria, y que se hallan previstas en los reglamentos militares vigentes. Una de ellas, seguramente de las más importantes, es la militarización de todos los ferrocarriles estratégicos y de vía estrecha que se hallen situados en las zonas de vanguardia.

Si se hubiera hecho así, no solamente se habría ahorrado mucho material automóvil, combustible y lubricantes, que ha habido que importar, sino que se hubieran evitado muchos entorpecimientos y retrasos en los transportes, pues se hubiera establecido una disciplina de guerra, indispensable en estos momentos críticos en que se ventila nuestra libertad colectiva y nuestra dignidad de hombres libres, amantes del progreso y de justicia social.

En el Ejército del Centro sólo existe un ferrocarril de Campaña: el de Fuencarral a Colmenar Viejo.

Al hacerse cargo de él la Jefatura de Retaguardia y Transportes se hallaba abandonado por sus antiguos explotadores, y en un estado tal de ruina, que aun hoy parece un sueño haber podido vencer las múltiples dificultades con que se ha tropezado para, sin dejar de hacer el servicio que el Estado Mayor ha ordenado, ir reparando todo el material móvil y fijo, sin salirse del crédito concedido por el Ministerio de Defensa Nacional para gastos normales de explotación, careciendo de talleres y maquinaria apropiada y con un número reducidísimo de personal.

Esto ha sido posible por la capacitación social del personal ferroviario que presta sus servicios en el citado ferrocarril, aceptando voluntariamente la disciplina militar, trabajando jornadas agotadoras a la intemperie, prestando su concurso cuantas veces se ha precisado, sin mirar tiempo ni descanso, y anteponiendo el concepto del deber que la guerra impone en los momentos actuales a todo otro sentimiento egoísta personal, en el que fácilmente se hubieran podido escudar al continuar

en su estado civil prestando servicio en la Red Nacional de Ferrocarriles.

La capacidad de transporte de este ferrocarril, actualmente, es de 10.000 toneladas; pero hasta la fecha no ha sido necesario sacarle este rendimiento, habiéndose realizado un transporte medio mensual de 3.000 toneladas.

Para nadie es un secreto que los transportes férreos son muchísimo más económicos que por carretera, pues mientras por este medio se calcula actualmente en 2,15 pesetas la tonelada transportada y kilómetro recorrido, en el ferrocarril es de 0,18 pesetas (1), por lo que podemos calcular que si el transporte que se realiza en el ferrocarril de Campaña de Fuencarral a Colmenar Viejo se hiciera por camiones, siendo el recorrido total de 50 kilómetros, resultaría un gasto para el Estado de pesetas 322.500, mientras haciéndolo por ferrocarril sólo asciende a 27.000.

Si esto se realiza en un ferrocarril modestísimo, con cantidad exigua de material y en deplorable estado de conservación, fácilmente nos daremos cuenta lo que representaría para la economía nacional, y por lo tanto para la consecución de la victoria, si todo el transporte estuviera militarizado y centralizado en una sola Dirección que, con visión clara del problema, hermanara los diferentes medios del transporte, adaptándolos a las necesidades de la guerra, y la sirviera con el más eficiente, según las características del terreno, distancia y materias a transportar.

Esto, que hasta ahora no era realizable por causas fácilmente explicables, en estos momentos puede ser un hecho inmediato, ya que en el programa de acción común firmado por las dos gloriosas Sindicales figura la militarización de los transportes, y es indudable que el día que se haga se habrá ganado una batalla, y no pequeña, al enemigo.

DIAZ UFANO
Teniente de la Sección de f. c.

(1) Este cálculo está hecho tomando por base las 3.000 toneladas mensuales que hasta ahora se han transportado. Si se transportaran las 10.000 toneladas, resultaría a 0,054 pesetas.



REGIONES GEOGRAFICAS Y REGIONES HISTORICAS

En diferentes artículos pretendo hacer una síntesis geográfica de España, de nuestra Península Ibérica, suelo común de los españoles.

Pretendo llevar a los camaradas del Transporte una visión del conjunto de nuestra tierra, y con vosotros voy a caminar por estas tierras de España, a las que con tanto ardor defendemos y a las que hemos de reconquistar con el noble esfuerzo de nuestras armas y con el fervor y coraje al servicio de un afán de superación económica y de redención social.

Este primer artículo ha de concretarse a dos motivos: determinar las regiones geográficas y precisar las regiones históricas.

En la determinación de la región geográfica natural predomina el escenario, el suelo, el factor **espacio**; en la región histórica predomina el tiempo, el factor **hombre**.

La mutua relación entre el hombre y el escenario, entre el actor y la escena, entre la vivienda y el inquilino, y también la influencia recíproca entre la tierra y el hombre, constituye el objeto propio de la geografía.

Necesitamos saber, camaradas del Transporte, qué significan para nosotros esas arrugas, esas barreras enormes de cordilleras que nos separan, cual el ancho y profundo Guadarrama, gigantesco muro de contención del ejército fascista; mojón colosal que representa la lucha entre los traidores, que pretenden hacer de España un feudo de sus privilegios, y los españoles que aspiramos a desenvolver nuestra personalidad histórica sin trabas ni prejuicios que se opongan al resurgimiento de un pueblo que ha visto claro cuál es su destino en esta hora inquieta y desasosegada que vive el mundo, y que está consumando ya la tragedia que se ha cruzado en su camino para conseguirlo.

Queremos y debemos saber la influencia que en nuestra vida tienen esos mares que nos atraen, surcados ahora por navíos fascistas, que acechan cobardes el momento para lanzar sobre las poblaciones costeras la metralla de sus elementos destructores al servicio de los generales facciosos; esos ríos de cortes profundos y lecho encajonado, cual el Tajo, de tradición guerrera, por ser nuestra arteria central; el Jarama y el Tajuña, en cuyas márgenes nuestros combatientes han sabido derrotar a las divisiones italianas y alemanas; esas llanuras de la Mancha, campos leales que jamás serán hollados por la planta de los invasores; esas colinas de la Alcarria, testigos perennes de la derrota de Brihuega; esas huertas de Levante, campos de fruto sabroso para nuestros soldados; esa meseta castellano-leonesa, que, triste aún

bajo las sombras del fascismo, espera que el sol de nuestra victoria lleve allí de nuevo la alegría de la vida; esas montañas de Asturias, que aun presencian la bravura indomable de nuestros mineros, y los valles de Euzkadi, que rasgaron sus entrañas al estallido de las bombas lanzadas allí por el fascismo alemán.

De todo ello trataremos huyendo del fárrago de nombres y accidentes y atendiendo solamente al factor humano.

Describamos el escenario:

Hay en nuestra Península una parte de terreno que llueve mucho, que tiene mucha humedad, y por eso se llama **Iberia húmeda**, y también Atlántica, por estar bañada parte de ella por el Atlántico.

Comprende casi todo Portugal, Galicia, Asturias, País Vasco, Navarra, las provincias de León, Huesca y Lérida. Esta porción de tierra es asiento fácil y perdurable de los pueblos del Norte, que entraron por el Pirineo, lugar de expansión y dispersión de celtas y germanos.

Desde el estrecho de Gibraltar hasta el cabo de Creus se extiende la parte seca: Andalucía, Murcia, Valencia, Aragón y Cataluña, donde halló fácil expansión la cultura de fenicios, griegos y árabes.

La España mesetaria, toda la parte central, abarca las Castillas, León y Extremadura. Se atenúan en ésta los caracteres opuestos de las dos anteriores, y se mezclan, perdiendo su propia individualidad, los pueblos de uno y otro origen.

Presentemos el factor humano:

Cada una de estas tres Españas es asiento de diversos pueblos en las distintas edades. Así, en la Edad Antigua, en la España húmeda o Atlántica, viven los celtas; en la España Africana, seca, mediterránea, los iberos; en la España Central, mesetaria, se fusionan los celtas e iberos, y aparece el primer pueblo español, el celtíbero.

En la Edad Media, la España húmeda origina la nación Portuguesa; la España seca, la nación Aragonesa, y la España mesetaria, la nación Castellana.

En la Edad Moderna se produce la unidad política y después la división administrativa; división que unas veces obedece a influencia geográfica, como las provincias de Coruña, Lugo, Asturias, y otras a influencia política, como las de Valladolid, Burgos, Guadalajara.

Hemos incluido a Portugal en la España Atlántica, a pesar de constituir nación aparte. Y es que la Geografía no entiende de odios ni de egoísmos. La realidad geográfica nos presenta a Portugal como una parte, quizá

(Pasa a la página siguiente.)



Camaradas del Transporte: De todos es sabido el importante papel que nosotros jugamos en la guerra; también sabemos que sin nuestro entusiasmo y esfuerzo en el trabajo serían triunfos que se apuntaría el enemigo; pero también os digo que todavía tenemos que rendir más. Tenemos que trabajar con desvelo para que todos los compañeros que estamos encuadrados en el Transporte, una vez terminada la guerra, poder decir que con nuestro esfuerzo en la actividad sobre el trabajo aceleramos la victoria.

Sabido es que hay compañeros conductores que, habiéndose dado cuenta del cuidado que necesita su arma, que es el automóvil, trabajan con entusiasmo, y no les importan las horas; pero, sin embargo, no ocurre lo mismo con otros, que, quizás inconscientemente, no le dan importancia, y yo aconsejo a los compañeros conductores a que ayuden a sus compañeros mandos a lle-

var al compañero inconsciente a que se capacite si es falta de práctica en el trabajo. Esto, lógicamente al inconsciente; no así al compañero que sabe el valor que representa en sus manos un automóvil, y que se da el caso que le ocurre lo que al inconsciente; y yo digo que a este compañero habrá que enjuiciarle la misma falta con otros procedimientos muy distintos al primero.

Así, camaradas conductores, vigilantes, que dentro de nuestros parques y talleres también se puede haber enrolado alguno de los de la llamada "quinta columna"; pero que entre nosotros, conductores, no puede pasar desapercibida su actuación de saboteador y enemigo del Régimen. Y para terminar, un compañero os da la voz de alerta y vigilante y guerra implacable contra el traidor.

BENITO BARTOLOME

SINTESIS GEOGRAFICA DE ESPAÑA

(Viene de la página anterior.)

la más importante de la Iberia Atlántica; pero todavía la realidad histórica no es correlativa de la unidad geográfica.

España y Portugal, dos pueblos fundidos en un solo territorio. El mar de Portugal es mar de España; sus ríos y montañas son prolongación de los nuestros; lo mismo el clima, la raza, la historia. Entre un gallego de Orense o Pontevedra y un portugués de entre Duero y Miño hay menos diferencia que entre un gallego y un zamorano. La Extremadura portuguesa es continuación de nuestra Extremadura, y apenas hay diferencia entre un andaluz de Huelva y un portugués de Alentejo.

¿Qué razón explica entonces el hecho de que a la realidad geográfica no corresponda la realidad histórica? Un desconocimiento mutuo engendró recelo; el recelo originó odios, y estos odios fueron hábilmente cultivados y explotados por otras naciones, para evitar que la unidad histórica fuera la consecuencia natural de la unidad geográfica.

El Portugal del dictador de tercera categoría y sus gerifaltes, el Portugal oficial, no nos interesa. Pero detrás

de esa cáscara carcomida, detrás de esa carroña oficial gime un pueblo hermano, que vibra al unísono con nosotros, que sufre bajo el látigo del dictador de opereta, Oliveira Salazar, y que lucha también por su libertad en la medida de sus fuerzas. A ese pueblo le llamamos hermano; a esos trabajadores oprimidos, que no se resignan a ser esclavos, les decimos que nosotros nos sentimos junto a ellos, y en un futuro próximo, cuando surjan los albores de nuestra victoria, estaremos en contacto, codo con codo, corazón a corazón, para recorrer las etapas que nuestra realidad geográfica nos imponga.

Las tres Españas enmarcadas en nuestro suelo geográfico tienen características peculiares que explican y aclaran muchos de nuestros fenómenos de evolución histórica, y con su actuación continuada y persistente sobre el español han moldeado la fisonomía racial de nuestro mosaico peninsular.

En otros artículos las estudiaremos.

VILLAGRA

Divisionario de las Milicias de la Cultura.

carreteras; camiones de diedros, basculantes o no, o simplemente de piso provisto de palastro.

Los vehículos empleados en otros servicios (salvo excepciones muy particulares) son los de uso corriente.

ENTRETENIMIENTO Y REPARACIONES

El entretenimiento y las reparaciones del material automóvil constituyen las bases vitales de las unidades de transporte.

La experiencia ha probado, en efecto, que después de una jornada de desplazamiento de unidades orgánicas, del 5 al 10 por 100 de los vehículos conducidos por buenos conductores necesitan ser reparados.

exigen los medios de transporte automóvil para rendir buenos servicios.

Clasifiquemos las averías en tres clases, las cuales corresponden a tres clases de talleres:

1.ª Las pequeñas reparaciones, que no precisan el empleo de máquinas especiales ni el desmontaje completo del vehículo. Se reparan en los talleres de Compañía.

2.ª Las reparaciones medias, que no necesitan el empleo de máquinas especiales y el desmontaje del motor no supone tenerlo más de veinticuatro horas inactivo, deben ser hechas en el taller del Batallón o Cuerpo de Ejército.

3.ª Las grandes reparaciones o revisiones, que se aplican lo más a menudo a un coche entero, o, por lo menos, a un conjunto del cual todas sus partes están seriamente averiadas o usadas, o bien las reparaciones cuya duración, al parecer, tenga que ser superior a veinticu-

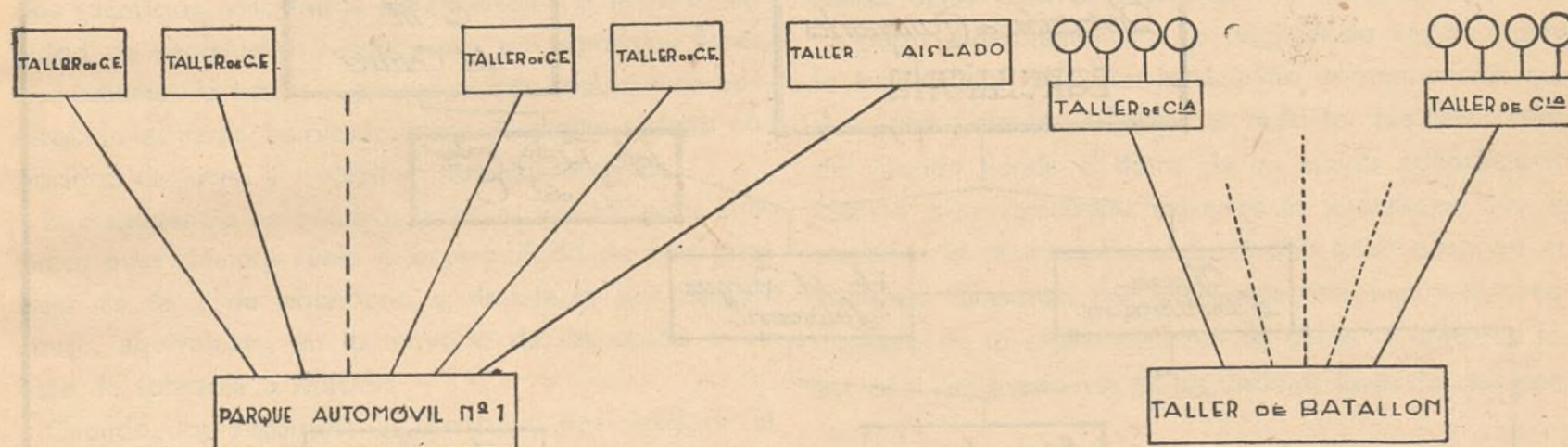


Figura 2ª

El desarrollo de un plan de instrucción técnica entre todo el personal, intensificada en los cuadros de mando de nuestro Cuerpo, disminuirán cierta y sensiblemente este porcentaje; pero este tanto por ciento, aunque se redujese, traería pronto la ruina completa de los transportes si no logramos un entretenimiento juicioso y que las reparaciones se efectúen a medida que se producen las averías.

Un entretenimiento cuidadoso exige por parte de todos los cuadros de una unidad: en primer lugar, una atención constante para descubrir durante la marcha, mientras los vehículos producen su esfuerzo, cualquier pequeña avería que se produzca, un retoque ligero, un ajuste anodino, a efectuar con urgencia o a la vuelta, y susceptible de prevenir, en la mayoría de los casos, una avería a veces grave y una inmovilidad a menudo muy larga; en segundo lugar, las operaciones determinadas por los reglamentos técnicos, y que necesitan para cada vehículo una verificación y un entretenimiento sumarios cotidianos, un descanso medio de un día cada cinco para una verificación y un entretenimiento más detallados.

Estos cuidados preventivos, el mantenimiento, mientras sea posible, de los mismos conductores en la conducción de los mismos vehículos y una buena organización de los talleres de reparación, permitiendo poner cada día en circulación un número de vehículos igual al número de vehículos averiados, tales son las condiciones que

tro horas, como consecuencia de su importancia o de la falta de piezas de recambio, se efectuarán en los talleres del Parque Automóvil.

Las pequeñas reparaciones se efectúan en los talleres de las unidades. Cada Compañía debe poseer un taller compuesto de dos camiones:

- a) Un camión-taller, propiamente dicho.
- b) Un camión y un remolque-almacén que transporte las piezas de recambio más corrientes.

Toda Sección que opere aisladamente está dotada de un taller semejante.

La necesidad de transportar el máximo de repuestos, sin sobrepasar, desde luego, un cierto límite de tonelaje, explica una de las ventajas de la homogeneidad de los vehículos en una formación automóvil.

Las reparaciones medianas se efectúan:

- a) En los Parques Automóviles del Ejército, para los vehículos o unidades pertenecientes al Ejército o puestos temporalmente a su disposición.

Las grandes reparaciones y las revisiones se efectúan en los Parques de Ejército.

Los Parques del Ejército, con su almacén de repuesto, abastecen de piezas de recambio a las unidades que la Jefatura de Retaguardia y Transportes de Ejército autoriza, siendo a su vez abastecidos por órganos de la zona del interior, dependientes de la Dirección general de los Servicios de Retaguardia y Transportes.

En el gráfico que corresponde a la figura 3ª se expresa el funcionamiento de un Parque de Ejército.

GRAFICO

del

PARQUE AUTOMOVIL

del

EJERCITO

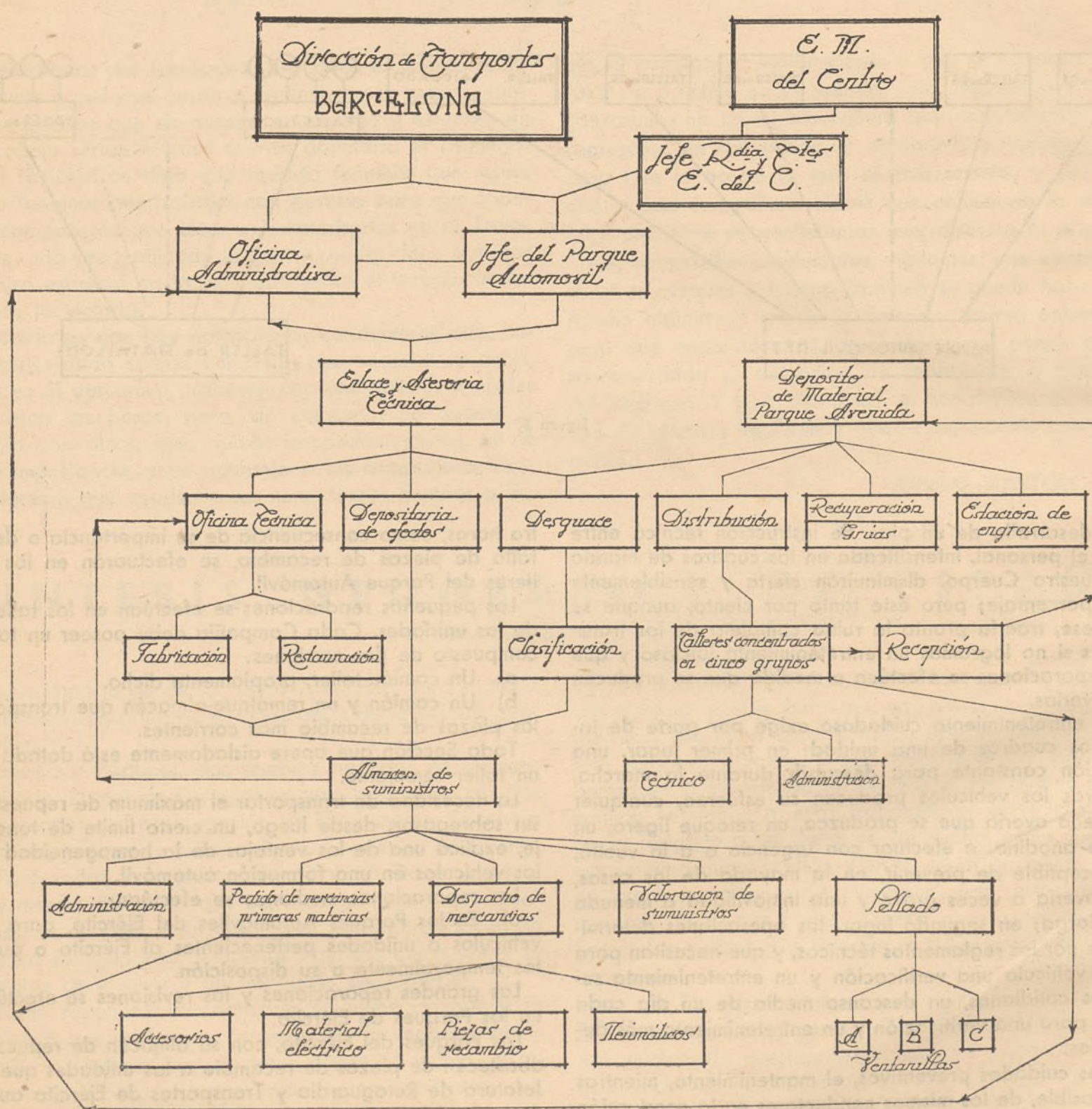


Figura 3ª

NEGLIGENCIA



sabotaje

La guerra contra el fascismo invasor nos impone serios sacrificios, vinculados estrechamente a nuestra dignidad de proletarios y conciencia de españoles libres, que amamos la paz y el progreso. Esto requiere de nosotros un esfuerzo constante, para aumentar nuestra capacidad de lucha y multiplicar nuestras energías.

La negligencia en nuestros actos es nuestro peor enemigo, pues siempre suele ir acompañada de una gran falta de fe y de abandono o desinterés por nuestra causa, equivalente, en la mayoría de los casos, a un acto de sabotaje o traición.

Cuando nos encargan un servicio y nos entregan el arma o herramienta para realizarlo, debemos desplegar el mayor celo, tanto en el cuido del material puesto a nuestra disposición como en el mejor cumplimiento del mismo. En el Transporte, principalmente, una falta de negligencia suele tener consecuencias graves. Pongamos por caso: Un conductor sale a realizar un servicio difícil, bien la evacuación de material artillero o el envío de munición a un frente de lucha, y este conductor no se ha preocupado de observar las condiciones en que se encontraba el vehículo, y bien por falta de engrase o un mal ajuste de piezas, etc., tiene un fallo en el camino que le impide continuar el viaje; las consecuencias serían fatales; se perdería el material artillero, de gran valor y eficacia, o habrían de abandonarse las posiciones por falta de munición, de no llegar a tiempo, con la agravante de interceptar la circulación en circunstancias en que cualquier entorpecimiento de ésta puede acarrear una catástrofe. Véase, pues, cómo la negligencia se asemeja mucho a la traición, no pudiendo ser admitida y sí castigada con energía ejemplar.

En la superación constante de la capacidad de nuestro Ejército tenemos la mejor prueba de que la negligencia no se produce por desconocimiento, pues hoy contamos con medios suficientes para combatir la ignorancia en las propias filas del Ejército, y si se pone voluntad y entusiasmo se vencen todos los obstáculos, y,

por tanto, debemos considerar todo acto de esta naturaleza como cosa intencionada y a veces premeditada.

Ligada estrechamente a la negligencia se manifiesta la indisciplina. Pero una indisciplina aparentemente pasiva, que boicotea hábilmente todo lo que por orden del Mando tiende a dotar de un mayor conocimiento técnico a sus soldados, advertencia y consejos que la experiencia aconsejen, conducta que debe observar en cualquier momento, por grave que éste sea, y el conocimiento de la reglamentación de cómo se efectúan los servicios del transporte en las distintas fases de una operación.

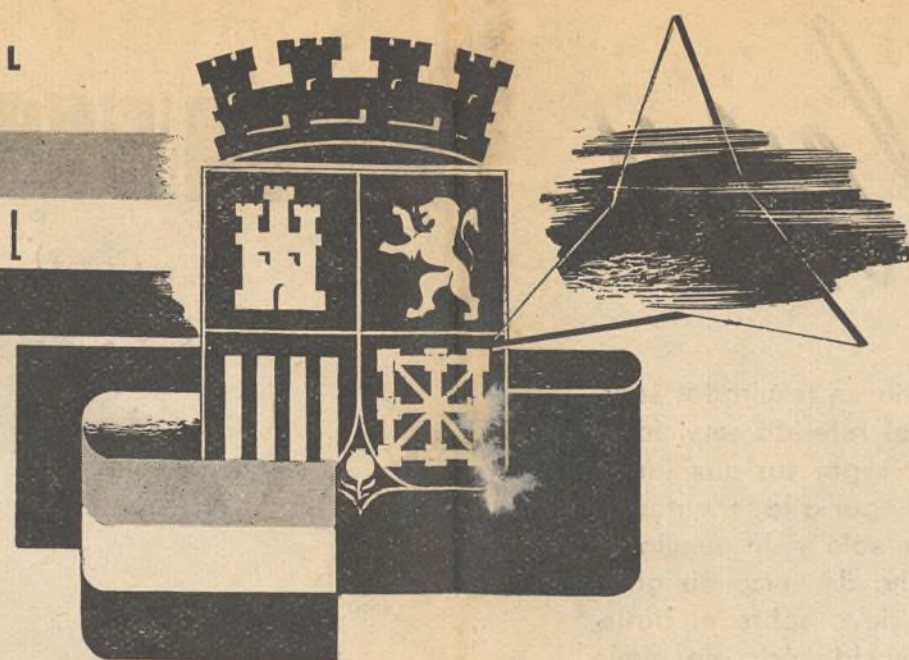
Los momentos graves por que atravesamos deben servirnos, en primer lugar, para corregir nuestras propias debilidades observadas en experiencia diaria, y en segundo lugar para elevar nuestro concepto del deber y responsabilidad que en estos momentos pesa sobre nosotros. Esta situación creada exige con urgencia que nos compenetrems todos los antifascistas que actuamos en el Transporte para estudiar y combatir todo acto que pueda suponer un sabotaje a la defensa de nuestra Causa, analizando y vigilando nosotros mismos todo lo que sucede a nuestro alrededor, procurando con nuestro ejemplo ser perfectos soldados del Ejército del Pueblo, dotándonos de aquellos conocimientos que, adquiridos por la experiencia y la cultura, nos pongan en condiciones de aproximarnos a esa perfección deseada.

En estos momentos más que nunca, cuando se incorporan a nuestras filas nuevos soldados, tenemos que multiplicar nuestro esfuerzo para que no se produzcan hechos desagradables, tomándonos interés porque estos nuevos camaradas se sitúen en condiciones paralelas a nosotros.

Sin vacilaciones y con entusiasmo, cumplamos con el deber que la Historia nos ha reservado.

A. DOMINGUEZ

texto de los **13** *puntos*



1

Asegurar la independencia absoluta y la integridad total de España. Una España totalmente libre de toda injerencia extranjera, sea cual sea su carácter y origen; con su territorio peninsular e insular y sus posesiones intactas y a salvo de cualquier tentativa de desmembración, enajenación o hipoteca, conservando las zonas de Protectorado asignadas a España por los Convenios internacionales, mientras estos Convenios no sean modificados con su intervención y asentimiento. Consciente de los deberes anejos a su tradición y a su Historia, España estrechará con los demás países los vínculos que imponen una común raíz del sentido de universalidad que siempre ha caracterizado a nuestro pueblo.

2

Liberación de nuestro territorio de las fuerzas militares extranjeras que lo han invadido, así como de aquellos elementos que han acudido a España desde julio de 1936 con el pretexto de una colaboración técnica, que intervienen e intenten dominar en provecho propio la vida jurídica y económica española.

3

República popular, representada por un Estado vigoroso, que se asiente sobre principios de pura democracia, que ejerza su acción a través de un Gobierno dotado de plena autoridad, que confiera el voto ciudadano, emitido por sufragio universal, y sea el símbolo de un Poder ejecutivo firme, dependiente en todo tiempo de las directrices y designios que marque el pueblo español.

4

La estructuración jurídica y social de la República será obra de la voluntad nacional, libremente expresada mediante un plebiscito, que tendrá lugar tan pronto termine la lucha, realizado con plenitud de garantías, sin restricciones ni limitaciones, y asegure a cuantos en él tomen parte contra toda posible represalia.

5

Respeto de las libertades regionales, sin menoscabo de la unidad española; protección y fomento del desarrollo de la personalidad y particularidad de los distintos pueblos que integran España, como la imponen un derecho y un hecho histórico que, lejos de significar una disgregación de la nación, constituyen la mejor soldadura entre los elementos que la integran.

6

El Estado español garantizará la plenitud de los derechos al ciudadano en la vida civil y social, la libertad de conciencia y asegurará el libre ejercicio de las creencias y prácticas religiosas.

7

El Estado garantizará la propiedad legal y legítimamente adquirida, dentro de los límites que impongan el supremo interés nacional y la protección a los elementos productores. Sin merma de la iniciativa individual, impedirá la acumulación de riqueza que pueda conducir a la explotación del ciudadano y sojuzgue a la colectividad, desvirtuando la acción centralizadora del Estado en la vida económica y social. A este fin, cuidará del desarrollo de la pequeña propiedad y garantizará el patrimonio familiar, y se estimularán todas las medidas que le lleven a un mejoramiento económico, moral y racial de las clases productoras. La propiedad y los intereses legítimos de los extranjeros que no hayan ayudado a la rebelión serán respetados, y se examinarán, con miras a la indemnización que corresponda, los perjuicios involuntariamente causados en el curso de la guerra. Para el estudio de esos daños, el Gobierno y la República creó ya la Comisión de Reclamación de Extranjeros.

8

Profunda reforma agraria, que liquide la vieja aristocrática propiedad semifeudal, que, al carecer de sentido humano, nacional y económico, ha sido siempre el mayor obstáculo para el desarrollo de las grandes posibilidades del país. Asiento de la nueva España sobre una amplia y sólida democracia campesina, dueña de la tierra que trabaja.

9

El Estado garantizará los derechos del trabajador a través de una legislación social avanzada, de acuerdo con las necesidades específicas de la vida y de la economía españolas.

10

Será preocupación primordial y básica del Estado el mejoramiento cultural, físico y moral de la raza.

11

El Ejército español, al servicio de la nación misma, estará libre de toda hegemonía, dependencia o partido, y el pueblo ha de ver en él el instrumento seguro para la defensa de sus libertades y de su independencia.

12

El Estado español se reafirma en la doctrina constitucional de renuncia a la guerra como instrumento de política nacional. España, fiel a los pactos y Tratados, apoyará la política simbolizada en la Sociedad de Naciones, que ha de presidir siempre sus normas. Ratifica y mantiene los derechos propios del Estado español, y reclama como potencia mediterránea un puesto en el concierto de las naciones, dispuesta siempre a colaborar en el afianzamiento de la seguridad colectiva y de la defensa general del país. Para contribuir de una manera eficaz a esta política, España desarrollará e intensificará todas sus posibilidades de defensa.

13

Amplia amnistía para todos los españoles que quieran cooperar a la intensa labor de reconstrucción y engrandecimiento de España. Después de una lucha cruenta como la que ensangrienta a nuestra tierra, en la que han resurgido las viejas virtudes de heroísmo y de idealidad de la raza, cometerá un delito de alta traición a los destinos de nuestra patria aquel que no reprima y ahogue toda idea de venganza y represalia en aras de una acción común de sacrificios y trabajo que en el porvenir de España estamos obligados a realizar todos sus hijos.

Así son los muleros

Por el camino de guijarros y riscos marcha el mulero, a veces solo, otras formando parte del convoy que ha de transportar a los combatientes víveres, municiones, material, etc.

¿Habéis observado alguna vez, por la pendiente de una montaña, a un soldado que, junto a un mulo, va al cuidado de la carga de éste? Ese es el mulero, que abnegada y silenciosamente se pierde entre la espesura de los pinares o se confunde con las rocas, construyendo con su ir y venir sendas que semejan a las de las cabras.

Servicio éste que requiere un máximo sacrificio, pues de él depende que las municiones lleguen con la precisión que requieren los momentos álgidos del combate, que los suministros puedan llegar a su destino con puntualidad, y asimismo salvar las dificultades que supone el transporte y traslado de material en zonas que impiden el funcionamiento de la tracción mecánica, como igualmente a brazo, dando lugar, en la mayoría de los

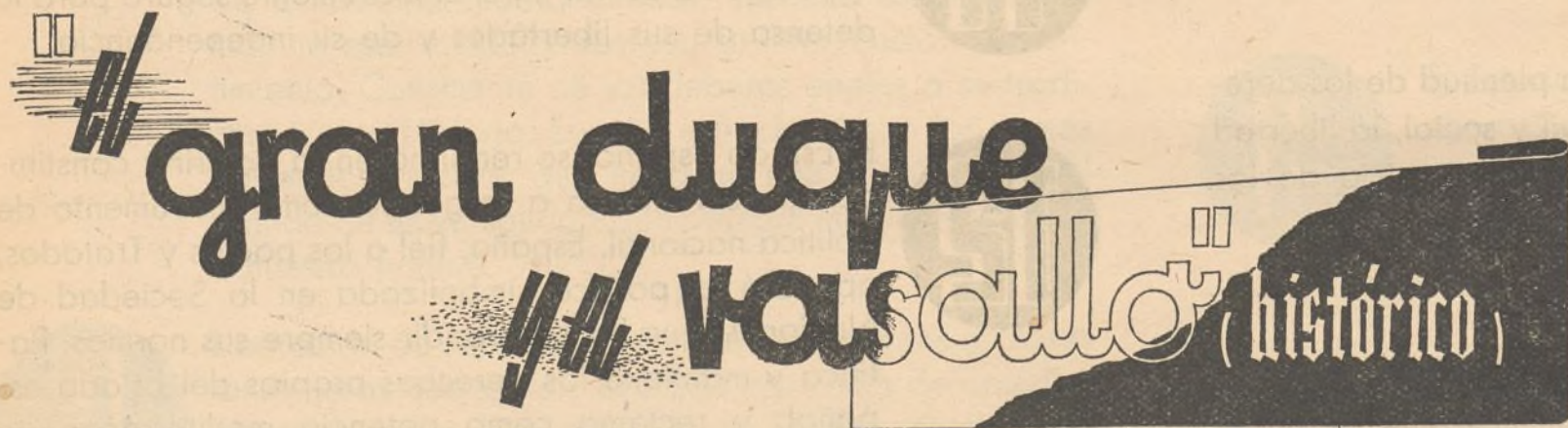
casos, a variar las fases de la lucha en resultados satisfactorios para nuestras armas, si el referido servicio es perfecto y desempeñado con interés por sus auxiliares.

¿Quién, como él, puede desear llegar a la terminación y victoria de esta guerra? A veces, solo y sin auxilio de nadie, en la sierra, en el campo, ha de verse obligado a descargar la indumentaria que lleva sobre el baste, esto es, la carga, por haberse vencido ésta de algún lado, y empezar de nuevo a cargarla y continuar la marcha para no perder tiempo; sujeto a las inclemencias del tiempo: lluvia, nieve, calor, etc. Pero esto no le acobarda; continúa alegre y cantando una copla, con el pensamiento puesto en sus familiares y en su deber.

Sabe el concepto de su misión: Cumplir el servicio encomendado para bien de la Causa.

MANUEL SANFIZ

Capitán de la 6ª Compañía del Primer
Bat. Mixto Hipomóvil.



Cuéntase que, en cierta ocasión, Pedro I de Rusia maltrató sin razón a uno de sus servidores, y cuando conoció la injusticia de su proceder, le propuso, por vía de reparación del agravio, batirse con él en duelo. El vasallo, experto en lides cortesanas y muy hombre de mundo, aceptó sin vacilar, y, en consecuencia, se entraron ambos en un bosquecillo, y en lo más intrincado de él, puestos a diez pasos de distancia, comenzaron a esgrimir los aceros, pero sin avanzar una pulgada; y así, de lejos, y sin que hubiera posibilidad de tocarse, uno y otro contendientes hacían como que se daban muy terribles golpes, hasta que al cabo, en lo más recio de aquel simulacro de combate, agotado y cansino, se detuvo el Gran Duque y dijo a su adversario: "Sería doloroso que dos valientes se matasen; abracémonos." Tomaron con esto la vuelta del palacio, felicitándose mutuamente, cuando al ver el servidor que se acercaban algunas personas, interrumpió la plática y dijo al Gran Duque por lo bajo: "Señor, estáis herido en la mano, y será mal que lo adviertan", y le ató un pañuelo. Persuadido el príncipe que, efectivamente, así era, no sola-

mente le felicitó, sino que hizo lenguas de su maestría, dispensándole en lo sucesivo mayor valimiento al servidor.

COMENTARIO: Viéndose el príncipe maltrecho en la contienda, y creyendo un deshonor el rendirse a la evidencia de la superioridad de su adversario, la cual ignoraba, no tuvo por menos que disfrazar su fracaso, y queriendo hacer un gesto de nobleza (que no lo era), al mismo tiempo que decía a su contrincante: "abracémonos", no hacía sino confesar su derrota.

Vemos en la persona del príncipe el representante de un imperio cuyo pueblo ha estado humillado y esclavizado durante muchos siglos, y al vasallo la representación genuina y noble de un pueblo que ha sabido forjar y ha conquistado, con su esfuerzo y su sangre, esa antorcha de libertad de que tanto carecemos el resto de la humanidad oprimida, y que tiene un perfecto derecho, por ley de Naturaleza, a su emancipación.

JOSE ABELENDA BLANCO

Soldado Primer Bat. Local, 8ª Compañía

ABASTECIMIENTO DE CARBURANTES E INGREDIENTES Y COMBUSTIBLES PARA GASOGENOS

El abastecimiento de carburantes e ingredientes está asegurado en el interior y en los Ejércitos por el servicio de Intendencia.

Dispone, a este efecto, de parques de abastecimiento de carburantes y de ingredientes a razón de uno por Ejército, en principio. Los carburantes e ingredientes son repartidos entre depósitos constituidos.

Las unidades se abastecen en depósitos secundarios, alimentados a su vez por depósitos secundarios móviles.

EMPLEO DE LOS TRANSPORTES AUTOMOVILES

GENERALIDADES, PAPEL

El automóvil constituye un medio de transporte cuyo objeto normal es prolongar la vía férrea.

Se le puede emplear, excepcional y temporalmente, para doblar el raíl, en caso de insuficiencia de éste, o por necesidad de improvisación rápida; su flexibilidad le permite adaptarse rápidamente a todas las necesidades y a toda situación nueva.

Cerca del frente, ante los itinerarios ramificados y a menudo poco viables, el automóvil cede el paso al vehículo hipomóvil, al animal de carga, incluso al hombre a pie, que puede infiltrarse por todas partes. En país montañoso se puede recurrir a la vía teleférica.

En ciertas circunstancias, para llevar los abastecimientos hasta las primeras líneas, a través de terrenos devastados o bombardeados, podrá apelarse a los vehículos automóviles de cadenas, blindados o no.

PRINCIPIOS

1º Las formaciones automóviles agregadas orgánicamente a las grandes unidades aseguran las necesidades de detalle del interior y en la zona de estas grandes unidades.

Las unidades de reserva general de transporte operan por masas y cubre cualquier parte del frente, según las necesidades o las circunstancias, a menudo en beneficio directo de uno o de varios Ejércitos. Las mismas no ejecutan transportes de tropas más que por orden del general jefe. Estas unidades pueden ser puestas temporalmente a disposición de un Ejército; pero esta manera de proceder entraña, la mayoría de las veces, una disminución del rendimiento de las unidades automóviles de transporte, y no se justifica más que en los casos completamente excepcionales. (Ejemplo: Ejército que opera solo en una zona distinta y alejada.)

2º Para aumentar su rendimiento, las unidades automóviles se guardan a disposición del Mando y se consideran como medios de transporte comunes. A excepción de las dotaciones orgánicas, ninguna afectación especial, incluso a título temporal, puede ser pronunciada en favor de un servicio cualquiera, a menos de una necesidad absoluta. Y en todos los casos, el fraccionamiento de las unidades está siempre limitado a la Sección, a fin de mantener una vigilancia permanente y calificada del entretenimiento del material.

Salvo el caso de vehículos que hayan recibido acondicionamientos previstos por los reglamentos (vehículos sanitarios, coches para carne, vehículos de las unidades de carretera, camiones-cisternas, etc.), todo vehículo, toda camioneta, todo camión, debe poder recibir indistintamente una carga de personal o de material corres-

pondiente a su capacidad de transporte. "La no especialización de los vehículos automóviles constituye la regla esencial a observar para obtener el mejor rendimiento del material."

Merced a este principio de no especialización se evita que los vehículos queden inutilizados en ciertos servicios, mientras que otros sufran demasiado trabajo.

3º La afectación de ciertas formaciones en las grandes unidades (Ejército, Cuerpo de Ejército, División) parece ir al encuentro del principio general; pero estas formaciones así afectadas corresponden a las necesidades diarias de estas grandes unidades en período de menor actividad; no se ganaría nada con retirarlas. Además, el principio de la no especialización se observa en el interior de estas grandes unidades: los vehículos de una unidad automóvil o del conjunto de las unidades pertenecientes orgánicamente a la gran unidad son puestos en común. Los transportes son centralizados por el Mando y ordenados, según el caso, al jefe de la unidad o al jefe del servicio automóvil de la gran unidad. Pertenece a estas autoridades, responsables de la ejecución de los transportes, el combinar la utilización de los medios de que disponen.

CONDICIONES DE BUEN RENDIMIENTO

GENERALIDADES

Los vehículos automóviles no pueden rendir buenos servicios si no son objeto de un entretenimiento constante y minucioso.

Todo vehículo debe descansar, para este fin, por lo menos un día cada cinco. Esto eleva la capacidad de transporte de las unidades entre 70 y 75 por 100 de su efectivo reglamentario.

El precio de coste de los transportes automóviles es siempre muy elevado; su empleo necesita un personal especializado considerable; su rendimiento es limitado por la fatiga de este personal y, sobre todo, por el desgaste rápido de un material delicado, cuya revisión o puesta de nuevo en condiciones de funcionar son siempre lentas. También, a pesar de su muy grande comodidad, los transportes automóviles no se emplean más que en los casos en que sea imposible substituirlos por medios menos onerosos y menos frágiles.

En fin, en razón del tiempo necesario para llevar las unidades a un punto determinado, para efectuar los embarques y desembarques, no hay interés, en lo que concierne a las grandes unidades, en utilizar los transportes automóviles si la distancia a salvar por los elementos a pie y su material de combate es inferior a 20 kilómetros (60 para la artillería).

Sin embargo, en circunstancias excepcionales, y mientras el trayecto a recorrer varíe entre 30 y 60 kilómetros, se puede colocar el cargamento en automóvil, para el material de artillería solamente, pudiendo los caballos en estas condiciones alargar su etapa.

PUNTOS DE ESTACIONAMIENTO DE LAS UNIDADES AUTOMOVILES

El punto de estacionamiento para el rendimiento óptimo de las unidades automóviles se encuentra en la línea de unión de los depósitos de carga y descarga. Salvo en casos de imposibilidad absoluta, es en esta línea, o muy cerca de ella, en la que las unidades automóviles de transporte deben ser estacionadas.

Para transportes entre puntos fijos habrá interés en hacer estacionar a las unidades compuestas de vehículos de pequeño tonelaje útil (un camión de cinco toneladas transporta apenas 1.600 kilogramos de heno prensado, mientras que un camión de dos toneladas transporta 1.200 a 1.400 kilogramos de la misma materia)) en la línea que une los puntos de carga y descarga de los géneros embarazosos o poco densos, para el transporte de los cuales estas unidades pudieran ser empleadas ventajosamente. Incluso en este caso, no deberá dejarse de efectuar cargamentos mixtos (heno y avena, municiones y heno, necesidad frecuente en los teatros de operaciones exteriores), a fin de acercarse al empleo total del tonelaje útil del vehículo.

DEPOSITOS DE CARGA Y DE DESCARGA

"Todo transporte, cualquiera que sea su naturaleza o su importancia, no debe ser regulado y no puede ser

ejecutado más que en relación con las posibilidades de su recepción a la llegada."

El peligro, a evitar a toda costa, consiste en la inmovilización del material de transporte cargado.

La elección cuidadosa y una buena organización de los depósitos de carga y de descarga tienen, pues, una gran importancia para el rendimiento de los transportes. Para el personal, para los víveres, para el material y para las municiones deben dedicarse depósitos diferentes. El acceso y los movimientos en el interior de estos depósitos deben ser fáciles, para limitar a lo indispensable la duración de las manipulaciones y evitar las pérdidas del tiempo. Cada uno de ellos debe estar provisto de mano de obra en cantidad proporcionada a la importancia de las manutenciones. La descarga de los camiones debe ser efectuada a su llegada, sin esperar jamás el contacto de los elementos de abastecer, pues toda hora perdida reduce de 8 a 15 kilómetros la rotación cotidiana de los vehículos.

LONGITUD DE LAS ETAPAS DE LAS UNIDADES AUTOMOVILES

La etapa diaria de una unidad del tren automóvil varía de 80 kilómetros en adelante, pudiendo alcanzar los 200 y 300 kilómetros, y aun más, para las unidades de camiones y autocares modernos. En caso de necesidad imperiosa, y sobre todo en los transportes de tropas, si cada vehículo está dotado de un segundo conductor, la unidad puede recorrer por lo menos 500 kilómetros, sin otras paradas que los altos normales. Es útil en este caso hacer saber a los hombres el objeto del esfuerzo que se les pide.

MOVIMIENTOS

DEFINICIONES. CONVOYES

Se llama convoy a un conjunto de vehículos en movimiento cuyas distancias respectivas se fijan por reglamentos o por órdenes, y que, durante la ejecución del movimiento, están bajo el mando de un jefe único.

Todos los vehículos que entran en la composición de un convoy deben, pues, marchar normalmente a la misma velocidad.

Cuando una unidad formada de vehículos de velocidades diferentes es llamada a desplazarse, forma en general varios convoyes.

Por el contrario, varias unidades constituídas por vehículos de la misma velocidad pueden formar un solo convoy.

RAMAS

Los vehículos son fraccionados en ramas, que comprenden normalmente 10 vehículos automóviles o 20 vehículos hipomóviles. El último vehículo de la rama lleva un disco rojo; las distancias entre los vehículos son fija-

das por el jefe del convoy según los casos, previniéndose siempre contra un ataque aéreo.

Se debe evitar que el fraccionamiento en ramas disloque las unidades. Una rama de camiones comprenderá, por ejemplo, una semisección automóvil, incluso si esta semisección posee 10 vehículos.

ALMENAS

Se llama almena a la distancia comprendida entre la parte trasera del último vehículo de una rama y la delantera del primer vehículo de la rama siguiente.

CORRIENTES

Cuando un gran número de convoyes importantes son llamados a desplazarse en el mismo sentido, con un mismo itinerario, se establece sobre este itinerario lo que se llama una corriente de circulación.

apuntes

PROFESIONALES



ESTUDIO DE LOS DISTINTOS RUIDOS DE LOS MOTORES

Los ruidos en los motores de combustión interna yo los clasifico de tres formas, que son: Primera: los ruidos en un motor de marcha perfecta serán ruidos uniformes o naturales de su trabajo. Segunda: los ruidos que si bien no son uniformes, tampoco son de carácter peligroso, y serán ruidos relativos. Y tercera: los ruidos que se destacan por su alarma, que los llamo ruidos sumamente peligrosos.

Sabido es que los ruidos que llamo uniformes son los producidos por un conjunto de órganos mecánicos que, enlazados unos con otros, producen un movimiento, cuyo movimiento se realiza lo más suavemente posible, sin trepidaciones ni brusquedades, o sea con un ritmo en su marcha de dominio absoluto de equilibrio. Para que esta máquina marche con la suavidad que deseamos, se necesitará que el cilindro se halle perfecto, sin asperezas y sin cono; el pistón en perfectas condiciones y con su exacta luz de dilatación; los aros bien ajustados a las ranuras del pistón y bien adaptados al cilindro; el cigüeñal bien ajustado a su base o cojinetes de asiento, y las muqueñillas perfectamente cilíndricas; las bielas, lo mismo en el pie que en su cabeza, o sea en cigüeñal o bulón de pistón, estarán perfectamente ajustadas y, sobre todo, fijándose que esté la parte inferior y la superior muy bien centradas, porque, de lo contrario, se produciría una presión grave sobre un punto del pistón; un árbol de excéntricas bien ajustado y montado con todo cuidado, lo mismo que la cadena de distribución, delco, sistema de válvulas, dínamo, centrífuga para el agua, ventilador, todo esto ajustado y montado como es debido y no faltándole la capa de lubricante necesaria en todos sus roces; los ruidos que produzca esta máquina durante su trabajo serán los que llamo uniformes.

Y ahora vamos con los llamados ruidos relativos, que son todos aquellos que se producen en los diversos órganos mecánicos del motor, o por las deficiencias de una mala mezcla gaseosa; los ruidos que produce un mal carburante los llamaremos ruidos químicos. Ruido mecánico relativo es un pequeño desgaste de pistón o cilindro, una pequeña holgura de pistón y biela, un poco más luz que la necesaria en taques, un poco holgura de biela o de asientos de motor, una pequeña holgura en guías de válvulas, un resorte o varios de válvulas cedidos, mucha holgura en la cadena de distribución, alguna holgura en el árbol de excéntricas, pequeñas holguras en dínamo, bomba de agua, ventilador, etc. También voy a dedicar atención a un ruido muy característico, que lo

produce el mal carburante, por ser precisamente detonante en el momento de la explosión; éste es un ruido muy discutido, pero poco comprendido por la inmensa mayoría de los profesionales, pues casi todos creen que es ruido mecánico, pues al producirse, unos dicen que pican las bielas y otros creen que es el pistón sobre el cilindro, que golpea, y yo digo que ni unos ni otros tienen razón, pues es un ruido puramente químico; este ruido se destaca más al subir una pendiente en una velocidad larga, y sobre todo en verano, al juntarse el plano inclinado que vencer, el calor atmosférico, la velocidad larga y el avance de encendido. Sumadas todas estas resistencias y acompañadas del factor más importante, que es el mal carburante, pues le sobra el ieptano! y le falta el ioctano! Estos ruidos serán más frecuentes en los motores de alta compresión; es muy parecido al ruido por exceso de avance de encendido, pero las causas son completamente distintas; se podía quitar el ruido producido por el mal carburante mezclándolo con unas sustancias químicas como, por ejemplo, el plomo-tetraetilo, el benceno, el yoduro-demetilto, etc., etc. Todos estos ruidos, lo mismo mecánicos que químicos, los clasifico de relativos, porque si bien no son los ruidos normales ni uniformes, no son tampoco de un peligro grave, pues hay varios recursos para evitarlos en parte.

Vamos con el tercer ruido, que será el más peligroso, pues puede ser rotura parcial del pistón o eje del mismo, rotura de una cabeza de válvula, rotura de un tornillo de biela, principios de fundición de biela o de asiento de motor, rotura de una base de taque, rotura del mando del eje del delco, etc. Todos estos ruidos, por ser sumamente peligrosos y anormales para los motores, se destacarán de los demás con un sonido estridente, por lo cual, como todos sabéis, no es posible continuar sin ejecutar aunque no sea más que una reparación de esas que llamamos volantes, para después realizarla con perfecta solvencia en la estación de su destino; de suerte que, con un oído un poco regular, se pueden evitar infinidad de trastornos graves para nuestro transporte, que tanto queremos.

Estos trabajitos, camaradas, no tienen nada de mérito; pero el que pone lo poco que sabe, con toda su buena voluntad, al servicio de la Causa que todos defendemos, no se le puede exigir que lo haga mejor, pues en ello pone todo su cariño.

AVELINO LEOZ

Del Parque Campoamor.

Motores Diesel

No habiendo sido divulgadas entre los camaradas del Transporte las características de los motores de aceites pesados, nuestra Revista abre una sección a esta especialidad, de la que se encargará el camarada Teniente D. José Chinchurreta, quien comienza esta divulgación que continuará en números sucesivos.

INTRODUCCION

El hecho de que la primera patente para el empleo de aceite como generador de fuerza se obtuvo en el año 1791, demuestra que el desarrollo de los motores de aceite pesado es relativamente muy antiguo; sin embargo, prácticamente, el motor de aceite pesado no apareció hasta el año 1870. Después de esta fecha, muchas personas, cuyos nombres alcanzaron celebridad, se ocuparon de la investigación y producción de motores de aceite pesado, entre ellas Akeroyd, Steward y Diesel. Siendo este último el más conocido, haremos breve historia de él.

Hay varias versiones sobre su naturaleza; unos dicen que era inglés, y otros alemán. Lo cierto es que, en ocasión de haber establecido el Gobierno inglés un concurso para premiar el invento y construcción de motores que pudiesen funcionar con alguna mezcla o combustible que no fuese gasolina, por carecer este país de yacimientos petrolíferos, el anteriormente citado Diesel halló, de la extracción de las sustancias carbonosas, un combustible con el cual hacía funcionar los motores que luego llevarían su denominación.

A pesar de todo, es interesante que, no obstante lo antiguo de la fecha del primer otorgamiento de patente, el motor de aceite pesado no mereció atención especial para el transporte por carretera, y solamente ahora se le considera en toda su importancia. La razón de este aparente abandono en el desarrollo de este tipo especial de motor ha de encontrarse en que era mucho más fácil fabricar un motor accionado por aceites de tipo ligero, como bencina, nafta, petróleo y gasolina, porque estos aceites ligeros se gasifican con mucha más facilidad que los aceites pesados; era mucho más sencillo inyectar, comprimir y hacer explotar en el cilindro una mezcla fácilmente inflamable, y los constructores e inventores buscaron, naturalmente, en el campo que menor resistencia ofrecía para su explotación.

La continua elevación de los precios de los aceites ligeros, debida principalmente al constante crecimiento del uso de los mismos, despertó el interés hacia los motores de aceite pesado. A esto ha de añadirse que estos últimos pueden accionarse con aceites mucho más baratos y ofrecen un grado de rendimiento útil mucho mayor que los motores de aceite ligero.

Los motores de aceite pesado llevan funcionando mucho tiempo en instalaciones fijas, y se utilizan también en gran cantidad en motores de Marina, donde solamente se exigen variaciones muy pequeñas de velocidad.

El principio que más se empleó primeramente en este tipo de motores fué el de la inyección de aceite combustible por alta presión de aire y gran velocidad, utilizándose el principio Diesel para la inflamación y combustión del aceite comprimido.

MOTORES DE ACEITE PESADO

Los motores de aceite pesado tienen características muy parecidas a los de gasolina, y, por el contrario, otras que los diferencian totalmente de éstos. En los motores de aceite pesado o de inflamación por compresión

no existe carburador que prepare la mezcla, ni sistema de encendido que produzca la chispa, y en ellos, al propio tiempo, la compresión es mucho más elevada que en los de gasolina. Es notorio que en el movimiento de descenso del pistón en un motor de bencina se aspira una mezcla de ésta y aire del carburador. En el movimiento de descenso, en el motor de aceite pesado, no se aspira en el cilindro nada más que aire puro. En el movimiento ascendente, en ambos motores se comprimen los contenidos de los cilindros. A causa del aire, que contiene gases de petróleo en los cilindros del motor de bencina, no puede comprimirse esta mezcla más que hasta un cierto grado; si no ha de producirse una autoinflamación prematura. Cuando el pistón alcanza el punto muerto superior, se inflama la mezcla de bencina, por medio de una chispa eléctrica producida por la magneto o delco. Por el contrario, en el motor de aceite pesado, el aire que se comprime en el cilindro no contiene aceite, ni gases de aceite, por lo que en el movimiento ascendente del pistón puede comprimirse el aire hasta el grado que se desee. El aceite se inyecta por medio de una tubería muy fina, a presión muy alta, poco antes que el pistón alcance el punto muerto superior. (Esto se detallará al tratar de la bomba e inyectores.) Por la compresión del aire se produce calor, que aumenta a medida que aumenta también el grado de presión; este aire caliente calienta a su vez el aceite comprimido, hasta que, por último, se produce la autoinflamación. La combustión se realiza, por consiguiente, sin ayuda de chispa eléctrica. El momento de inyección está previsto de forma que el pistón ha pasado ya el punto muerto superior cuando la mezcla empieza a arder.

De lo que antecede se deduce que en los motores de aceite pesado no es preciso emplear ni bujías, magneto ni carburador. En lugar de estos aparatos se emplea una bomba de inyección especial con su inyector. Para alcanzar la necesaria temperatura para inflamar el aceite inyectado en los motores de aceite pesado, el espacio de compresión es mucho más pequeño que en los motores de gasolina. En aquellos motores es necesario, por la compresión del aire, que la temperatura sea notablemente más elevada que la usual del aceite. Por el hecho de que la combustión se produce a una presión mucho más elevada (mayor rendimiento útil), el consumo de combustible es notablemente inferior al correspondiente motor de gasolina; puesto que el vehículo motor ha de trabajar con cargas que varían constantemente, el motor de aceite pesado proporcionará considerables economías en el consumo de combustible. Por ejemplo, mientras que un coche de seis toneladas, con motor de gasolina, consume 50 litros por 100 kilómetros, el mismo chasis, equipado con un motor de aceite pesado, hace el mismo recorrido con un gasto aproximado de 25 a 28 litros. Otro punto muy importante es el precio extraordinariamente reducido del aceite combustible en comparación con el de la gasolina. A esto ha de añadirse que el aceite combustible es mucho menos inflamable y no requiere las mismas precauciones complicadas que la instalación de recipientes de gasolina.

Todas estas ventajas y pruebas dieron por resultado el intensificar la producción de pequeños motores de aceite pesado con elevado régimen de revoluciones.

**ESTE NUMERO HA
SIDO CENSURADO**



1914

GUERRA

1918

transportes

de tropas en automóviles
en el frente francés

El capitán M. Maclere, del Cuerpo de Tren Francés, uno de los oficiales que más se han destacado en mejorar la organización para el transporte de fuerzas durante la Gran Guerra, escribe un documentado trabajo, del que traduzco lo siguiente:

"El primer transporte de tropas en automóvil fué efectuado en las grandes maniobras del Ejército de 1912 en Viena.

El Ejército Gallieni disponía especialmente, para efectuar transportes de víveres, de una Compañía de automóviles pesados, formación organizada por el Estado Mayor del Ejército.

El 15 de septiembre, a las cuatro horas de la tarde, en Lenchoire, habiendo terminado su abastecimiento de víveres la citada Compañía pesada, el general Belin, jefe de Estado Mayor del Ejército Gallieni, transmitió la orden de efectuar, a una treintena de kilómetros de distancia y en el más breve plazo de tiempo, el embarque y traslado de tropas de infantería, con el propósito de constituir un apoyo de la caballería en el ala del Ejército. La maniobra, efectuada de noche y a escondidas del ejército adverso, resultó inmejorable. Trescientos cincuenta soldados de infantería abrieron el fuego al amanecer del nuevo día, simulando el avance protegido por una gran unidad y engañando al Estado Mayor del general Marion sobre la repartición de fuerzas del general Gallieni.

Animados por esta primer experiencia, que hizo renovar las maniobras de 1913, el Estado Mayor del Ejército empieza a usar normalmente, desde fin de año, vehículos de distintos pesos para el transporte rápido de elementos de maniobra.

El plan XVII de movilización, aplicado el 2 de agosto de 1914, permite la constitución y movilización de cuatro grupos automóviles T. P. (transporte de personal), especialmente afectos a los transportes de tropas.

Estos cuatro grupos comprenden cada uno cuatro secciones de diez autobuses, más el personal correspondiente de oficiales, suboficiales, conductores y obreros movilizados en los depósitos de la Compañía de ómnibus. Los autobuses utilizados para la constitución de es-

tos grupos son vehículos de 35 plazas, material empleado hasta entonces en servicio normal sobre la línea Madeleine-Bastille.

Para tener las condiciones especiales de su empleo en campaña (soldados con sacos o equipos, mayor rapidez, etc.), la carga máxima es limitada a 25 hombres por carruaje; esto es, que la capacidad de cada sección de diez coches es de 250 hombres, y 1.000, como máximo, por cada grupo de cuatro secciones.

Los cuatro primeros grupos T. P. previstos por el Estado Mayor del Ejército eran capaces de trasladar cada uno un batallón de cobertura de cuatro compañías y efectivos reforzados. La concentración de estos grupos en las fronteras se hizo por vía terrestre en dos etapas, y el recorrido de la primera fué Mezières-Charleville.

Lo que interesaba era apoyar por un importante sostén de infantería la maniobra del Cuerpo de caballería del general Sordet, en el ala izquierda de los ejércitos franceses. Los cuatro grupos partieron sucesivamente de París los días 2, 3 y 4 de agosto de 1914. Desde el principio de las operaciones maniobraron activamente en Bélgica, juntamente con las tropas de cobertura, transportando los batallones de la Brigada Mangin, principalmente durante la batalla de las fronteras. Operaron especialmente como elementos avanzados y recibieron el bautismo de fuego, y también la satisfacción de conducir varias veces los prisioneros hechos por las mismas tropas que ellos transportaron.

El 26 de agosto de 1914, por orden del Gran Cuartel General, los cuatro grupos de T. P. son concentrados en Longueau, y se efectúa el desembarque de los batallones de reserva de varias plazas, bajo el mando del teniente coronel Serret, antiguo agregado militar en Berlín.

Estos batallones de cazadores constituían, con una brigada marroquí, los primeros elementos del nuevo Ejército de la Somme, que fué el VI Ejército del general Mannoury. La orden del Gran Cuartel General previene que estos cuatro grupos automóviles estén exclusivamente, y a título provisional, a la disposición del teniente coronel Serret; rindieron los mejores servicios en la ba-

talla de Guise y permitieron conducir en plena zona de combate los batallones de cazadores, que cubrieron particularmente los desembarques del VII Cuerpo de Ejército. Los capitanes Deblant y Bouchet y el teniente Tatur, comandantes de estos grupos, fueron los primeros oficiales del Servicio de Automóviles citados en la orden del Ejército.

Estos primeros resultados fueron suficientes para demostrar a todos los grandes beneficios que al Estado Mayor reportaría el empleo de grandes unidades automóviles en la guerra de maniobras para el transporte de tropas, por lo que el Gran Cuartel General (G. C. G.) se esfuerza en aumentar rápidamente los cuatro grupos de T. P. por medio de nuevas unidades.

Desde el principio de octubre de 1914 fué posible crear, bajo el nombre de reserva "Foch", un conjunto heterogéneo de grupos de automóviles de transporte, y cuya reserva fué destinada exclusivamente para el general Foch, comandante en jefe del grupo de Ejércitos del Norte durante toda la batalla ofensivo-defensiva conocida bajo el nombre de "Carrera al mar".

Por medio de esta reserva, reforzada por dos unidades automóviles británicas, mejoraron en gran parte los transportes del Ejército inglés de la región de Villers-Cotterets, a la izquierda del X Ejército, mandado por el general Maud'Huy.

Gracias a la autoridad del general Foch, que hizo durante toda la batalla un empleo intensivo, las formaciones automóviles fueron reconocidas por el Estado Mayor general como un instrumento indispensable para asegurar, en unión de los caminos de hierro, el transporte de las grandes unidades tácticas. La dirección de los servicios automóviles del G. C. G. aumenta progresivamente, e hizo posible la formación de unidades automóviles susceptibles de efectuar, entre dos puntos cualesquiera del frente, el transporte de batallones de infantería completos, con sus carruajes de ametralladoras y de municiones, e incluso del ganado.

Estas agrupaciones automóviles eran de la capacidad correspondiente a una Brigada de infantería, o sean dos regimientos de tres batallones cada uno.

Para facilitar el entretenimiento del material de estas agrupaciones, fueron constituidas por material homogéneo. Su composición ha sufrido diversas variaciones teniendo en cuenta las modificaciones que fueron introducidas durante la campaña en los efectivos de batallones, regimientos y divisiones.

Más tarde, las agrupaciones fueron convertidas en reservas de dos o tres agrupaciones. Esta creación de reservas fué hecha únicamente desde el punto de vista de centralización administrativa; pero de ningún modo por consideraciones de orden táctico.

Las agrupaciones automóviles fueron organizadas primeramente para asegurar exclusivamente el transporte de tropas de infantería sin los caballos de oficial ni los mulos de ametralladoras; pero tenía un serio inconveniente para la elasticidad y rapidez de la maniobra, atendiendo que a cada desplazamiento importante y urgente de una unidad táctica había que transportar por ferrocarril los atalajes de ametralladora y de la artillería divisionaria.

Desde la primavera de 1918, hasta que dispuso de medios automóviles considerables, la dirección de los servicios automóviles del G. C. G. llenó esta laguna aportando, especialmente para el transporte de atala-

jes y de artillería de campaña, los camiones de grupos automóviles particulares.

Las agrupaciones de transportes de artillería divisionaria, habitualmente designada con el nombre de A. D., figuraban en número de cuatro en septiembre de 1918, y comprendían los vehículos especialmente preparados para el transporte de caballos, cañones y furgones de la artillería de campaña. Cada agrupación de artillería corresponde al primer escalón de una de artillería divisionaria completa, con nueve baterías, cuatro caballos para carruajes, los caballos de cabeza y todo el personal, más una reserva de cien disparos por pieza.

La constitución de las agrupaciones de artillería marca un progreso incuestionable en la organización del servicio automóvil, porque ellas permiten al comandante maniobrar más rápidamente las divisiones con todos sus elementos de combate.

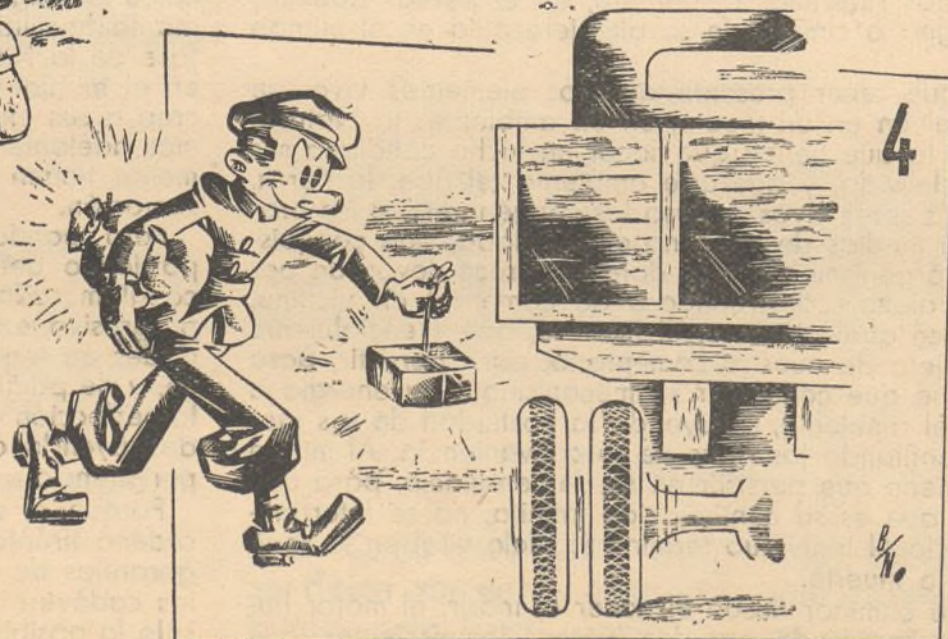
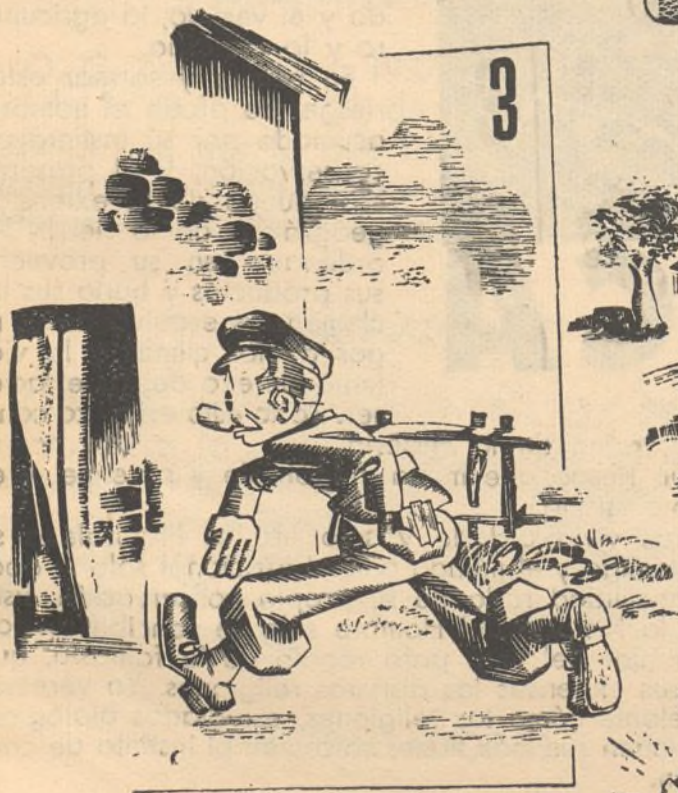
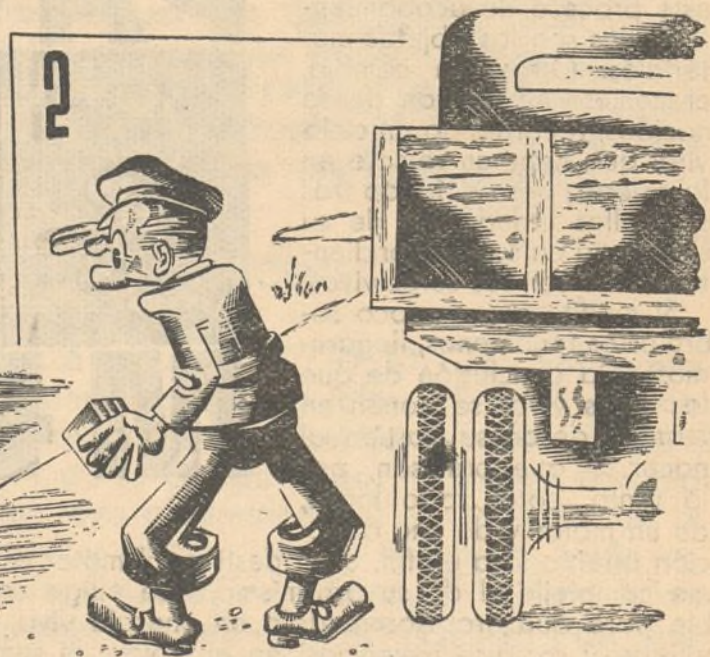
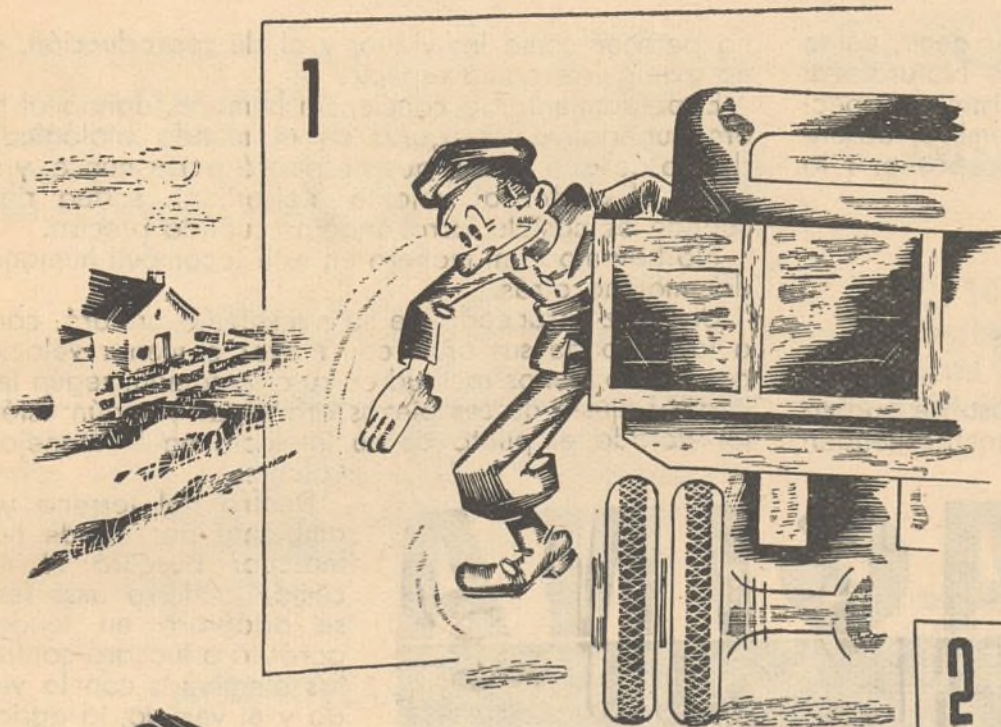
Un ejemplo servirá para demostrárnoslo. En la noche del 16 al 17 de julio de 1918, en la región D'Auve, en los confines de L'Argonne, la División 63 fué embarcada al completo con toda su artillería divisionaria, y el desembarque de esta División fué efectuado a una distancia de 175 kilómetros el 18 de julio, a las siete horas de la mañana, en la región de Bollares y Rouvres, al sudeste de Betz y cerca de Neully-Samit-Front. Varias horas después, en el ataque victorioso del 18 de julio, que fué un ardid del general Mangin, la 63 División pudo ser empeñada al completo como unidad de refuerzo y explotar así el suceso.

Hemos querido exponer este relato de una de las partes más interesantes del servicio automóvil, para poner luz en el método y constitución en que se inspiró el Mando después del estudio y plan de movilización que puso fin a la campaña."

Por la traducción,
CAPITAN ASENSIO

Con el fin de acelerar la publicación total de nuestra «Táctica», a partir del próximo número publicaremos cuatro páginas de la «Táctica de los Transportes Automóviles» y otras cuatro de la «Circulación en Campaña», ambas con numeración diferente, para su encuadernación por separado

COSAS DE CILINDRITO



METAMORFOSIS DE TRES CAJETILLAS

- 1... Una parada.
- 2... Una mirada.
- 3... Una carrera.
- 4... Dos paquetes...

A P U N T E S

B I O L O G I C O S

Existe una ciencia que estudia la vida, es decir, cómo los organismos alientan y se mueven en la Naturaleza. Esta ciencia se llama Biología. Comentar distintos aspectos y fases del organismo humano, el Hombre, desenvolviéndose en la Naturaleza, es nuestro propósito. Y lo intentaremos en una serie de apuntes.

INSTINTOS O TENDENCIAS

El más liviano observador, si reflexiona sobre cuanto le rodea, se percatará de que unos elementos tienden exclusiva y fatalmente a perecer desde su origen; se desgastan, decaen, mueren, sin interrupción ni pausa, en este proceso de acabamiento. Tales son los objetos materiales. Otros, en cambio, crecen, se multiplican desde nacidos, recorriendo un ciclo vital que tiene su remate en la muerte; pero dejando tras sí huellas indudables de su existencia en sus descendientes. Estos son los seres vivos.

Si meditamos un poco sobre estos fenómenos, llegaremos a la conclusión de que los seres vivos se ponen en marcha desde su partida al nacer, y que precisan, por lo tanto, como todo móvil, de un motor y de una dirección orientada a un fin, a un destino. El motor es la misma complejidad de su organismo, que exige combustible para que, transformándolo en energía viva, se manifieste y exprese (vivencias) en el mover, el sentir, y si es que nos referimos al hombre, en el pensar además, como signo o cimera de su alta jerarquía en el mundo animal.

Hay que tener presente que los elementos vivos se desenvuelven en un medio, en un ambiente: la Naturaleza, de la que tienen que sacar en lucha cotidiana sus medios de vida, y que este ambiente (el aire, la tierra, los demás seres vivos, incluso los congéneres), si les proporciona medios de vida, no es regalada, sino conquistada. El organismo no bien dotado parece devorado por la Naturaleza, convirtiéndose de comensal en víctima. Se deduce que los seres, el hombre, que esencialmente es el objeto de nuestro comentario, para persistir, **para vivir**, tiene que conservar su mecanismo y su energía a través del ambiente, rehuyendo la hostilidad de sus ataques y enfilando las rutas de su conveniencia. Al mismo tiempo tiene que persistir en su descendencia, para que la vida, que es su continuación infinita, no se interrumpa cuando el individuo termine su ciclo vital en la senilidad y la muerte.

En este caminar desde el nacer al morir, el motor humano va impulsado por dos fuerzas inconscientes, que caen fuera de su decisión volitiva, instintivas, que le empujan inexorablemente a la lucha, para avanzar a lo largo de la vida, y son el **instinto de conservación**, para

no perecer como individuo, y el de **reproducción**, para no extinguirse como especie.

El pensamiento, la conciencia humana, dando al hombre superlativa categoría en el mundo biológico, va dentro de este motor, que no podrá parar nunca, y solo, como el chofer al volante (Keiserling), sortea riesgos cuando es posible, arrollándolos cuando precisa.

No hay modo ni manera en este locomóvil humano de dar marcha atrás.

Una vez arrancado de su nacimiento andará, correrá a lo largo de sus años con mayor o menor velocidad, con más o menos rectitud en su orientación, según la calidad y ajuste de sus piezas orgánicas y según esté mejor dotado el piloto de su intelecto en el manejo del volante.

Dentro del terreno y del ambiente por donde ha de marchar buscará el mejor clima, la tierra más fértil y se adaptará en tendencia parásita o luchará contra estos elementos con la vivienda y el vestido, la agricultura y la industria.

En vencer y sortear estos riesgos se afana el hombre, acuciado por su instinto de conservación, y al presente casi dueño de la extensión geográfica de la tierra, ha ordenado en su provecho sus productos y burla sus inclemencias esquivando el rigor de los climas y la violenta dureza de los estaciones. Todo este esfuerzo cons-

tituye la trama de la Historia.

Hay un riesgo que mana inagotable y perenne, y es el hombre mismo.

Mientras vivía aislado y solo era la Naturaleza su único enemigo y el mundo animal irracional sólo le oponía la hostilidad ruda de su propia conservación. Esta fase de la Historia del Hombre sólo se concibe servida en el manjar del mito para regalo de la fantasía, que crea a sus expensas las distintas religiones. Ya veremos más adelante cómo las religiones, estudiadas biológicamente, tienen sus más firmes raíces en el instinto de conservación.

Pero cuando el hombre comienza a construir sociedad, partiendo del núcleo primitivo de la familia, formando conglomerados de clanes, hordas, tribus, ciudades, en progresiva expansión, hasta dilatarse en las nacionalidades, su tendencia conservadora se aguza, se endurece, y de primitiva arma de pedernal de antaño, alcanza la perfección actual del arma de acero y explosiva, para, destruyendo a sus congéneres, tener más garantías de persistencia.

Porque el mandato de los instintos, brutal, absoluto, ordena tiránicamente al hombre que viva, que acumule garantías de persistir, aunque sea solo y señero sobre los cadáveres de aquellos que intentaran mermarle tan sólo la posibilidad de una larga y plácida existencia.

JOSE MORALES DIAZ
Capitán médico



índice de legislación

Decretos, Ordenes y Disposiciones de carácter general publicadas durante el año 1937.

ACTOS PUBLICOS

Orden circular 4 octubre 1937 ("D. O." 239). Secretaría. Prohibiendo a los jefes y oficiales del Ejército con mando de tropa participar en actos públicos de carácter político ni hacer declaraciones para la Prensa, etc.

ACUARTELAMIENTO

O. C. 28 marzo 1937 ("D. O." 77). Dispone que todos los edificios dedicados a acuartelamiento, estén o no ocupados por fuerzas del Ejército, quedarán a cargo de las Jefaturas Administrativas Comarcales de las provincias donde estén enclavados.

ACUARTELAMIENTO

O. C. 7 septiembre 1937 ("D. O." 217). Aclarando la O. C. de 28 de marzo último (Diario Oficial 77), por lo que respecta a los edificios dedicados a acuartelamiento a cargo de las Jefaturas Administrativas Comarcales.

ACUARTELAMIENTO

O. C. 21 noviembre 1937 ("D. O." 282). Dispone, para la mejor conservación de edificios militares y utensilios y efectos, se forme por las Jefaturas Administrativas Comarcales el correspondiente inventario, y cuando se efectúen cambios, se verifique la entrega con las formalidades reglamentarias.

AMETRALLADORAS

O. C. 5 julio 1937. Disuelve el Regimiento Motorizado de Ametralladoras, creado por O. C. 10 abril último ("D. O." 97), aumentando la plantilla del Regimiento de Etapas en un Batallón Enlace en motocicletas. Este Batallón se organiza a base del personal y material del Regimiento que se disuelve, amoldándose a la nueva plantilla ("D. O." 161, pág. 50).

AMNISTIA

Decreto del Ministerio de Justicia de 22 enero 1937 ("D. O." 22). Concediendo amnistía a los

penados y encausados por delitos políticos y sociales con anterioridad al 15 julio 1937, con sujeción a las normas que señala.

APARATOS DE SEÑALES OPTICAS Y LUMINOSAS

O. C. 14 enero 1937 ("D. O." 14). Considerando material de guerra los aparatos de señales ópticas y luminosas y bengalas, cohetes y demás artificios similares.

ARRESTOS

Decreto 21 octubre 1937 ("D. O." 255). Dispone que los arrestos que menciona el artículo 311 del Código de Justicia Militar llevarán como sanción accesoria una disminución de los devengos en la forma y cuantía que se determina.

ASCENSOS

O. C. 26 marzo 1937 ("D. O." 75). Sobre propuestas del personal de jefes, oficiales y clases que no hayan obtenido ningún empleo desde el principio de la campaña por no haber sido clasificados favorablemente por el Gabinete de Información y Control y, sin embargo, están cooperando desde el instante mismo del movimiento eficazmente en defensa del régimen y de nuestra independencia nacional.

ASCENSOS

O. C. 1 abril 1937 ("D. O." 80). Dispone se hagan extensivos al personal de Milicias los preceptos del artículo 3º del Decreto de 16 de febrero de 1937 ("D. O." 42), y, en consecuencia, los brigadas y alféreces de Milicias sean promovidos al empleo de tenientes.

ASCENSOS

O. C. 30 abril 1937 ("D. O." 106). Resolviendo se dejen sin curso instancias que carezcan de fundamento legal, como son las que producen algunos jefes u oficiales reingresados que solicitan ascenso por la sola razón de haberlo sido otros más modernos.



Camarada: Llegaron las duras horas de nuestra lucha; esas horas que todos esperábamos y que nuestro Gobierno repetidas veces había anunciado.

Y en estos momentos es necesario, porque la liberación de nuestro suelo lo exige, que estemos todos dispuestos a cumplir con nuestro deber; a hacer honor a nuestras convicciones; a mantener en toda su virilidad nuestro deseo, nuestro esfuerzo y nuestro sacrificio, para conseguir el triunfo que merecemos, y que con nuestra voluntad hemos de conquistar.

El pueblo entero se agrupa en una sola voluntad: **VENCER.**

Las sindicales hermanas, al abrazarse, enarbolan una sola bandera: Frente Popular, unión de todos para derrotar al fascismo.

Nuestra hermana Cataluña, herida en su carne, se dispone a la lucha titánica y moviliza todas sus actividades para conseguir el triunfo.

La mujer, heroína de siempre en nuestra historia, se hermana en nuestro trabajo y se dispone a ocupar todos los puestos que dejen libres los que van a reforzar nuestras filas de combatientes.

Las máquinas no pararán en su producción de guerra, sino que seguirán el impulso acelerado que les imprimirán, que ya les están imprimiendo, los brazos entusiastas de nuestras mujeres y de los camaradas que junto a ellas queden.

Nuestro Gobierno se ha reajustado en un agrupamiento de todas las representaciones antifascistas, convirtiéndose en un Gobierno de guerra, fiel y total representación del Frente Popular.

El ilustre general Miaja, poseedor de todos los laureles de la defensa de Madrid, es el símbolo supremo de autoridad sobre todos los Ejércitos de Andalucía, Extremadura, Centro y Levante; él ya sabe y enseñó a Madrid a conquistar victorias.

Es una sola y única aspiración la de la España leal: todos a la lucha hasta aniquilar al invasor.

Tú, soldado del Transporte, que sabes lo precisos que son tus servicios y la importancia que tiene su exacto cumplimiento, tienes que vivir también estos momentos con la severidad de proceder que las circunstancias requieren. Es necesario que la técnica que ya conoces la cumplas; que cuides los coches como lo que son, no como vehículos de placer ni de explotación; que los coches se arreglen con la exquisitez que requiere el uso a que se destinan, y que si tibieza o abandono tuvieras en estas obligaciones, deberá recaer sobre ti la sanción que merece todo aquel que obstaculiza la santa empresa de liberar a nuestro pueblo de la tiranía de los cobardes y de los mercaderes.

Camarada del Transporte, ha llegado la hora de demostrar tu antifascismo y de vigilar a los derrotistas que traten de robarte o retrasar el triunfo final que el Gobierno ha prometido, y que todos tenemos la seguridad de alcanzar, porque sabemos que nuestro pueblo sabe siempre cumplir con su deber.

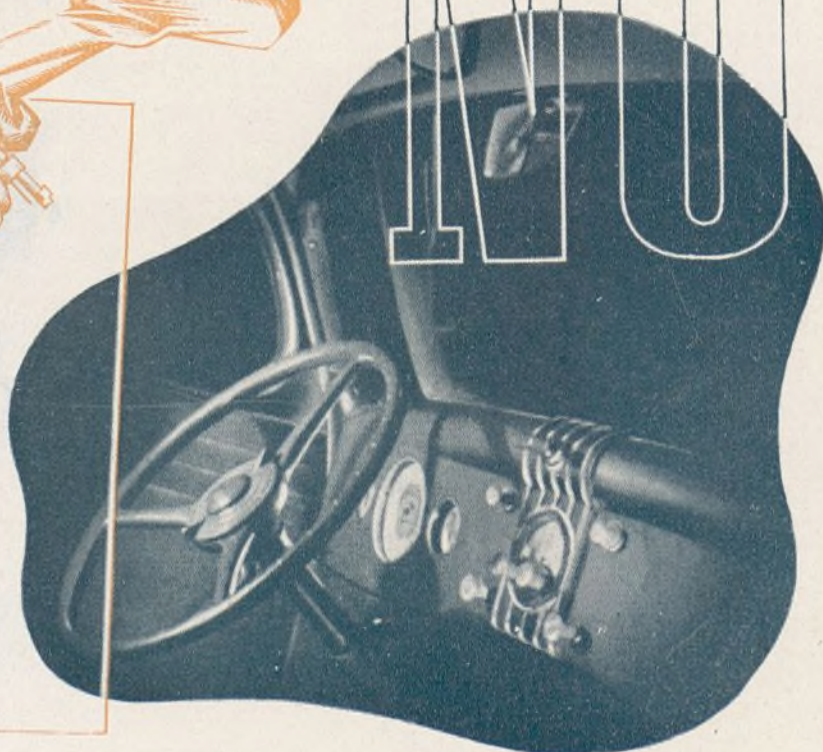
PEREZ



**CUANDO ESTÉS DE
SERVICIO, TU PUESTO
ES EL BAQUET...**



**...NO ESTAR EN
TU PUESTO
ES DESERTAR**



NO



MIAJA

De nuestro querido general se ha dicho todo: se le han dedicado los más encomiásticos adjetivos; se le ha comparado con las más grandes figuras; su nombre es pronunciado con cariño y admiración en todos los idiomas; las cinco letras de su apellido conocen las titulares de todos los periódicos; su recuerdo va unido a todos los momentos graves de nuestra guerra; sus sesenta años son mostrados como símbolo; su tesón, como ejemplo; su espíritu creador y organizador, como lección... Sabemos también la fe ciega que en él tienen nuestros soldados, confianza ganada a lo largo de las batallas y probada en los momentos difíciles de nuestra lucha. Por eso nada nuevo podremos añadir; sólo queremos presentarle como hombre, espejo de todos los españoles honrados. Su capacidad, su experiencia y su lealtad dirigen ahora la lucha en todos los frentes, excepto el catalán. En nuestra disciplina debe hallar el apoyo que necesita para realizar esta inmensa labor. Luchamos dirigidos por el hombre que hizo el milagro de Madrid. Y seguiremos luchando. El tiempo convencerá al fascismo de la difícil facilidad de los triunfos fáciles cuando combate contra un pueblo como el nuestro. Italia y Alemania fabricarán máquinas guerreras; España produce hombres como el general Miaja.