

influir grandemente, respecto á su resistencia, estabilidad, ligereza ó fácil formación y repliegue, condiciones todas estas indispensables para un buen material de puentes. Además, dado lo accidentado de nuestra República puede ser preferible en lugar de un puente sistema Birago la construcción de uno conforme á la modificación presentada por el Comandante de Ingenieros D. Joaquín Ferrer y que presenta la ventaja de poderse trasportar á lomo de mula, cosa muy esencial por nuestra falta de carreteras y vías de comunicación en general. Esta modificación consiste en disminuir el gran peso de las cumbreras del sistema Birago dividiéndolas en tres partes llamadas "Cabezas" y "Cuerpos" respectivamente. Cuenta además con tres distintas longitudes de pies y falsos pies correspondientes, para adaptar los caballetes á los accidentes del terreno. Dada la índole de la modificación se suprimen los pontones por su poco uso, gran peso y volúmen. Para tenderlo se hace uso de una palanca de maniobra al colocar sucesivamente los caballetes, ayudándose además de dos viguetas de tramo que se enganchan á la cumbrera del caballete para mantenerlo en su posición y facilitar la maniobra.

Con veinte acémilas cargadas cada una con ciento veinte kilos se puede trasportar el material necesario para una longitud de puente de veintiocho metros.

Respecto á las prácticas de puentes, no han sido reglamentadas hasta hoy y no se llevan con el método y constancia que se requiere para tener un personal conocedor y hábil. No existen más prácticas que las llevadas conforme á los reglamentos de los Planteles Educativos Militares que poco ó nada pueden ejercitar á la tropa de pontoneros, ni hacer ver