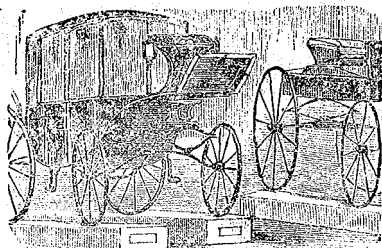


CARTILLA DEL COCHERO

OBRA DECLARADA
TEXTO OBLIGATORIO POR LA JUNTA
GENERAL DEL "GREMIO DE COCHEROS",
EN SESION DEL 2 DE DICIEMBRE DE 1907,
Y APROBADA POR EL SR. COMISARIO 10,
DE POLICIA ENCARGADO DEL RAMO,
EL 10 DE LOS MISMOS MES Y AÑO.

Autor, Manuel Elías Lora

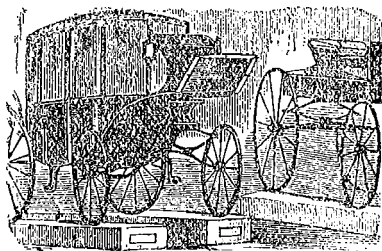


QUITO - 1908

IMPRENTA DEL CLERO

CARTILLA DEL COCHERO

OBRA DECLARADA
TEXTO OBLIGATORIO POR LA JUNTA
GENERAL DEL "GRÉMIO DE COCHEROS",
EN SESION DEL 2 DE DICIEMBRE DE 1907,
Y APROBADA POR EL SR. COMISARIO 1o.
DE POLICIA ENCARGADO DEL RAMO,
EL 10 DE LOS MISMOS MES Y AÑO



QUITO - 1908

IMPRESA DEL CERRO

En uso de las atribuciones de que dispone la Junta General del "Gremio de Cocheros" según el Art. 24 de los Estatutos y Reglamento en vigencia, reunida en el salón de sesiones en la fecha que se expresa, y vista la obra manuscrita "Cartilla del Cochero", presentada por el tercer Vocal principal de la Directiva, Señor Don Manuel Elías Sosa, y las observaciones que en la propia sesión se hicieron;

ACUERDA:

1º Ordenar que el referido original manuscrito se publique por la prensa, costeado de los fondos de la caja del Gremio;

2º Declarar como texto obligatorio la obra "Cartilla del Cochero", para el estudio de los aspirantes á cocheros;

3º Obligar que todo socio activo posea como útil de instrucción indispensable la citada obra;

4º Disponer se tribute algún homenaje de estímulo al autor Señor Sosa, de la importante obra "Cartilla del Cochero", obsequiándole un Diploma de Honor, con su respectivo marco, distinción que se le hará ante una sesión solemne, de conformidad con el inciso 4º del ya citado artículo.

5º Mandar el ejemplar manuscrito, para los fines legales, á la aprobación del Señor Comisario, encargado del Ramo; y,

6º Hacer insertar en la "Cartilla del Cochero" el presente Acuerdo y el respectivo Decreto expedido por la antedicha Autoridad de Policía.

Quito, Diciembre 2. de 1907.

EL PRESIDENTE,
Nicolás Bolaños.

EL SECRETARIO,
J. A. Mosquera R.

Nº 105. — República del Ecuador. —
Presidencia del "Gremio de Cocheros". —
Quito, Diciembre 10 de 1907.

Señor Don Alejandro Almeida, Comisario 1º de Policía de O. y S., encargado del Ramo. — Presente.

Señor:

En cumplimiento á lo dispuesto en el Nº 5º del Acuerdo expedido por la Junta General del "Gremio de Cocheros", que presido, reunida en sesión de 2 de los corrientes, me es honroso elevar ante esa respetable Autoridad, en 15 fs. útiles, el manuscrito "Cartilla del Cochero", obra

que se ha servido dedicar á la expresada Corporación el 3er. Vocal principal de la Junta Directiva, Sr. D. Manuel Elías Sosa. — Al remitirle dicho ejemplar manuscrito, solicito se sirva expedir el correspondiente decreto de aprobación, declarando texto obligatorio para los aspirantes á cocheros que deseen rendir el examen práctico.—Mediante ese requisito legal podrá publicarse por la imprenta el número de ejemplares que sean necesarios; por lo mismo, se dignará devolverme el original.

Dios y Libertad.

(f.) *Nicolás Bolaños.*

Nº 433. - República del Ecuador.—Comisaría. 1ª de O. y S.— Quito, Diciembre 10 de 1907.

Señor Presidente del “Gremio de Cocheros”.—Presente.

Señor:

Devuelvo original la “Cartilla del Cochero”, venida adjunta en 15 fojas útiles al oficio de Ud., Nº 105, de esta fecha; la cual habiendo sido estudiada prolijamente ha obtenido su aprobación, según aparece

del decreto que á continuación de dicho original consta para los fines consiguientes.

Dios y Libertad.

(f.) *Alejandro Almeida.*

Comisaría 1ª de O. y S.—Quito, Diciembre 10 de 1907, las dos p. m.

Visto el Acuerdo de la Junta General del "Gremio de Cocheros", de 2 de los corrientes, y teniendo en cuenta el oficio marcado con el N° 105 del Señor Presidente de dicho Gremio, se aprueba la "Cartilla del Cochero" que se ha presentado en un ejemplar manuscrito, y se declara texto obligatorio para el aprendizaje de los postulantes á obtener el título de cochero. Comuníquese para los fines consiguientes.

Almeida.

Proveyó el decreto anterior. el Señor Alejandro Almeida, Comisario 1º de O. y S. en la misma fecha y hora expresadas.

EL SECRETARIO,
Naveda.

Nº 104.—República del Ecuador.—Presidencia del “Gremio de Cocheros”.—Quito, Diciembre 5 de 1907.

Señor Doctor Don José Mora López,
Director de “El Imparcial”.—Presente.

Señor:

Informado el suscrito de su patriotismo sin límites y su conocida decisión por el engradecimiento é ilustración de la clase obrera, se resuelve, por lo mismo, animado en las grandiosas prendas que le adornan á Ud., de que será atendido con la siguiente petición:—El Señor Manuel Elías Sosa, tercer Vocal principal de la Directiva del Gremio que presido, se ha dignado dedicar la obra titulada “Cartilla del Cochero”, con el objeto de que mandándose publicar, sirva como texto obligatorio para el aprendizaje de los aspirantes á cocheros.—Ahora bien, como el suscrito no tiene la ilustración necesaria para corregir debidamente esa obra, suplícole, se sirva anotar los errores gramaticales que aparecieren en dicha obra, para tener la satisfacción y confianza de que salga ella perfecta y dar un timbre de estímulo á su laborioso autor y al Gremio á que pertenece.—Disimule, Señor Director, este acto de confraternidad, y Ud. con este importante servicio se hará acreedor á la simpa-

tía, aprecio y reconocimiento de más de cien individuos, que componen el "Gremio de Cocheros".

Dios y Libertad.

(f.) *Nicolás Bolaños.*

República del Ecuador.—Quito, Diciembre 12 de 1907.

Señor Don Nicolás Bolaños, Presidente del "Gremio de Cocheros".—Presente.

Me es grato contestar á su atento oficio N^o 104, de fecha 5, felicitando en su persona á esa estimable asociación, que propende al adelantamiento y progreso.—El folleto del Señor Manuel Elías Sosa, está escrito con precisión y claridad y creo que puede darlo á la prensa con la seguridad de una buena obra.—Si el Señor Sosa, aprovecha de una Junta General para dar lecciones prácticas á todo el Gremio, con el folleto en la mano y un coche por delante, el éxito será completo; pues la enseñanza objetiva es el verdadero complemento de la enseñanza teórica, para salvar sobre todo, la difícil comprensión de las palabras técnicas que siendo bien conocidas por el Señor Sosa, no lo son para los cocheros en general, aun cuando están explicadas en el texto.

Con esta fecha me ocupo eđitorialmente del Gremio y del folleto en "El Imparcial" N^o 189 y tengo la honra de ofrecerle sus columnas para todo lo que se relacione con el adelantamiento de la asociaci3n.-- He ordenado igualmente en la Agencia, se le entregue una suscripci3n gratis, de modo que, puede Ud. ocurrir por el n^umero respectivo todos los dıas.

(f.) *J. Mora L3pez.*



PROLOGO DEL AUTOR

El único deseo de cooperar en algo al adelanto y bienestar social de todos los individuos que componen el "Gremio de Cocheros", me ha animado emprender en una tarea por demás difícil para quien no cuenta con los verdaderos conocimientos que se requieren para la formación de un libro en el que se pueda estudiar las reglas teóricas y adquirir las nociones prácticas que no debe ignorar todo el que se dedica á la profesión de cochero.

Quien escribe estas líneas es uno de los socios de menos distinción del "Gremio de Cocheros"; con todo, por el deseo de ser útil á mis consocios, soy el primero en mi patria en dar comienzo á esta incipiente publicación, porque he notado con mucha pena la falta de una obra que comprendiese siquiera los rudimentos concernientes á dicha profesión. Con este objeto,

me propuse buscar algún tratado sobre la materia para de allí extractar lo más adecuado para una "Cartilla del Cochero", en la que los aspirantes puedan hacer sin gran esfuerzo sus estudios teóricos, máxime cuando está ya funcionando con provecho la Escuela teórico-práctica para éstos, desde los primeros días del presente mes.

He recogido además todas las observaciones que me han suministrado varios de mis consocios que han tenido largos años de práctica en la conducción de carruajes. Seguramente este librito lo encontrarán deficiente, por carecer el autor de instrucción literaria, teniendo apenas la escolar; pero como va dedicado á mis queridos consocios, estoy en el sentir que disimularán las faltas de que adolezca; y si es de su agrado esta dedicación, suplico la acojan con benevolencia, y con esto quedará pagado de mi labor, que no tiene otro propósito sino el deseo de servir á mis consocios.

Quito, Noviembre 26 de 1907.

MANUEL ELIAS SOSA.



CARTILLA DEL COCHERO

CAPITULO I

DE LOS DEBERES QUE CORRESPONDE OBSERVAR A LOS COCHEROS

La buena cultura y urbanidad, son el distintivo del hombre en todas las fases sociales, razón por la cual se debe enseñar en primer término al menos las reglas de civilidad y educación que corresponde observar á todo cochero; puesto que á diario se encuentra en continuo roce con toda clase de personas; para llenar estas exigencias sociales se tomará nota de los siguientes puntos.

DEL ASEO

1º El aseo en la persona es una exigencia de primordial necesidad; por lo cual corresponde al cochero presentarse en su trabajo en completo estado de aseo en su persona y vestidos; igual cuidado que tendrá en los carruajes y arneses encomendados á su uso y responsabilidad.

2º Tanto por conveniencia propia como por la del empresario ó patrón, está el cochero obligado á tener especial cuidado de sus vestidos, porque de la buena conservación de éstos depende su duración; sobre todo merecen especial cuidado las libreas ó sean uniformes de gala, puesto que son de mayor valor, y notando los superiores nuestra prolijidad en el aseo de las prendas que se nos han suministrado, sabrán compensar con mejor voluntad nuestro trabajo profesional.

3º Es indispensable que el cochero esté siempre bien afeitado y peinado, lleve camisa aplanchada, la blusa bien cerrada y ajustada al cuerpo; igual cuidado que se observará con el pan-

talón y las botas que siempre estarán bien lustradas. Todo este procedimiento es de absoluta necesidad, porque del buen exterior de una persona se juzga á la simple vista sus buenas ó malas condiciones, y sufre mal concepto una persona desaseada y peor vestida.

CAPITULO II

TRATAMIENTO QUE SE DEBE GUARDAR Á LAS PERSONAS EN GENERAL

1º El cochero está obligado á guardar la mejor subordinación y respeto con su principal ó representante de cualquiera Agencia de servicio público, como también con cualquier patrón de casa particular.

2º Siempre que una persona solicite nuestro servicio, tenga cuidado el cochero de presentarse atento á su llamada, en posición cuadrada, con el sombrero ó gorra á la mano, en especial cuando se trate con una señora, un eclesiástico ú otra persona de categoría. En esta posición respetuosa ofrecerá sus servicios, y preguntará

con esmerada cortesía el lugar donde deba dirigirse.

3º Cuando el cochero está acompañado de su lacayo ó zagal, toca á éste el recibir las órdenes de las personas que soliciten el carruaje; se mantendrá de pie hasta que todos hayan montado, luego cerrará la portezuela del carruaje y terminada esta operación subirá á sentarse en el pescante á la izquierda del cochero, teniendo cuidado de trasmitirle las direcciones recibidas.

4º Asimismo cuando quisieren bajar las personas del carruaje, lo hará primero el lacayo ó zagal saltando con prontitud del pescante y abriendo la portezuela, siempre con el sombrero á la mano. En el caso que el cochero estuviere solo no podrá observar estos miramientos de cortesía, por la razón de que en ningún caso debe abandonar las bridas de sus manos, salvo el conocimiento de la bondad de la pareja ó tronco de caballos que dirige.

CAPITULO III

DEL MODO DE SENTARSE EN EL PESCANTE

De la manera de sentarse en el pescante se puede formar concepto de la pericia de un cochero. Al subir á él, debe hacerlo por el lado derecho del carruaje, tomando las bridas con la mano derecha y con la izquierda el varandal del pescante, colocará el pie izquierdo sobre el borde del piso de éste y en seguida impulsará todo el cuerpo hacia arriba y luego tomará asiento en el centro del pescante, cambiará las bridas á la mano izquierda, apretándolas entre las segundas falanges de los dedos índice y medio, cuando son dos riendas y sucesivamente entre el anular y el meñique si son cuatro, teniendo cuidado de cerrar el todo con el dedo pulgar. Para la variación de una curva es indispensable la ayuda de la mano derecha, tomando las bridas un poco más adelante de la mano izquierda. El foete irá colocado siempre en la mano derecha entre los dedos pulgar é índice, el tronco del cuerpo deberá posesionarse correc-

tamente plegado sin caer ni hacia adelante ni atrás, sino en verdadero estado de aplomo. Las piernas antes extendidas que recogidas y fijas con toda firmeza en el piso del pescante. Todos estos pormenores son indispensables á la seguridad y pericia del cochero.

CAPITULO IV

DE LOS ARNESES O ARREOS

Arreos del caballo. — Para utilizar la fuerza motriz del caballo son de necesidad absoluta arreos propios, según se destine el animal á ser montado ó á la carga. El *equipo* ó sea el conjunto de los objetos con que se avía el caballo, es asunto de importancia, desde el punto de vista de la explotación de las fuerzas del animal. Considerándole en sus relaciones con la higiene, merece mucha atención el detenernos en este capítulo, porque los arneses mal colocados ó mal hechos, pueden ocasionar enfermedades ó llagas de curación difícil. Los arneses que se aplican al caballo tienen por objeto:

1º Retenerlo en el sitio que debe ocupar sea en la caballeriza, en el campamento, en la pradera ó en cualquier otro lugar donde tenga que permanecer. Tales son la cabezada, el collar, el ronزال, la cadena, las trabas, etc.

2º Hacerle comprender la voluntad del que ha de dirigirle, buscando la manera de hacerse obedecer, aún en el caso de que intente oponer resistencia. Con este objeto se emplea la brida, el bridón, el cabezón, etc.

3º Establecer entre él y los objetos que haya de cargar ó arrastrar, la relación necesaria: la silla y el baste, en el primer caso; el collarón, la grupera, etc., en el segundo.

4º Protegerle en algunos casos contra el frío y las intemperies y hasta de los ataques de los insectos que pueden atormentarle, tales son: las mantas, los caparrazones, etc.

CONDICIONES QUE DEBEN REUNIR LOS ARNESES

Los arneses cualquiera que sean, deberán reunir las siguientes condiciones:

1ª Solidez y ligereza en todas sus partes.

2ª Deberán ajustarse con exactitud á la región del cuerpo que haya de sostenerlos.

3ª Constante limpieza.

La solidez de las piezas que constituyen los arreos es una condición esencial, no tan sólo porque su entretenimiento es menos costoso, sino porque no se desforman con facilidad.

Cuando fácilmente se rompen pueden ocasionar accidentes graves, sobre todo si no se encuentran obreros que puedan recomponerlos y algunas veces será imposible exigir al caballo el servicio que de él se necesite.

Todas las piezas deberán estar bien *ajustadas* á las regiones correspondientes para utilizar la mayor cantidad de fuerza animal. Con arneses mal hechos ó mal ajustados, se pierde una parte de la fuerza ó sufre el bruto heridas graves, que sólo pueden evitarse ejerciendo una constante vigilancia sobre las piezas que gravitan fuertemente sobre el cuerpo.

Las presiones ejercidas por los arneses no deberán impedir los movimientos del animal, ni oponer obstáculos al funcionamiento de ninguno

de sus órganos importantes, ni causarle el más leve dolor.

Los arreos estarán siempre en relación, por sus dimensiones, con la alzada del animal. Una silla demasiado grande podrá dañar las apófisis en las vértebras de la región de la cruz, del dorso ó de los riñones. Un collarón muy ancho que cambie de posición á cada esfuerzo del animal, inclinándose sucesivamente á una espalda ú otra, ocasionará una pérdida de fuerzas y hasta heridas.

No basta que los arneses estén bien ceñidos, es necesario, además, que estén bien colocados en las regiones que deben ocupar. Un cambio de posición puede molestar al caballo, lo mismo que si los arreos fueran demasiado grandes ó muy pequeños.

La limpieza no es solamente una cuestión de lujo ó de revista, es una necesidad para el caballo y para el trabajo.

Todas las piezas de los arneses se ensucian. El bocado se cubre de espuma, las piezas metálicas se ven atacadas por el orín, el cuero y las telas se humedecen con el sudor y se im-

pregnan de grasa, de polvo, óde barro, de donde resulta que si no se tuviera con todas el mayor cuidado, se comprometería su conservación, durarían poco tiempo y perjudicarían al animal.

CAPITULO V

DIVISION DE LOS ARNESES

Los arneses se pueden dividir en cuatro grupos:

1º Los de caballeriza.

2º Los que sirven para dirigir al animal.

3º Los de tiro.

4º Los de montar y los de carga.

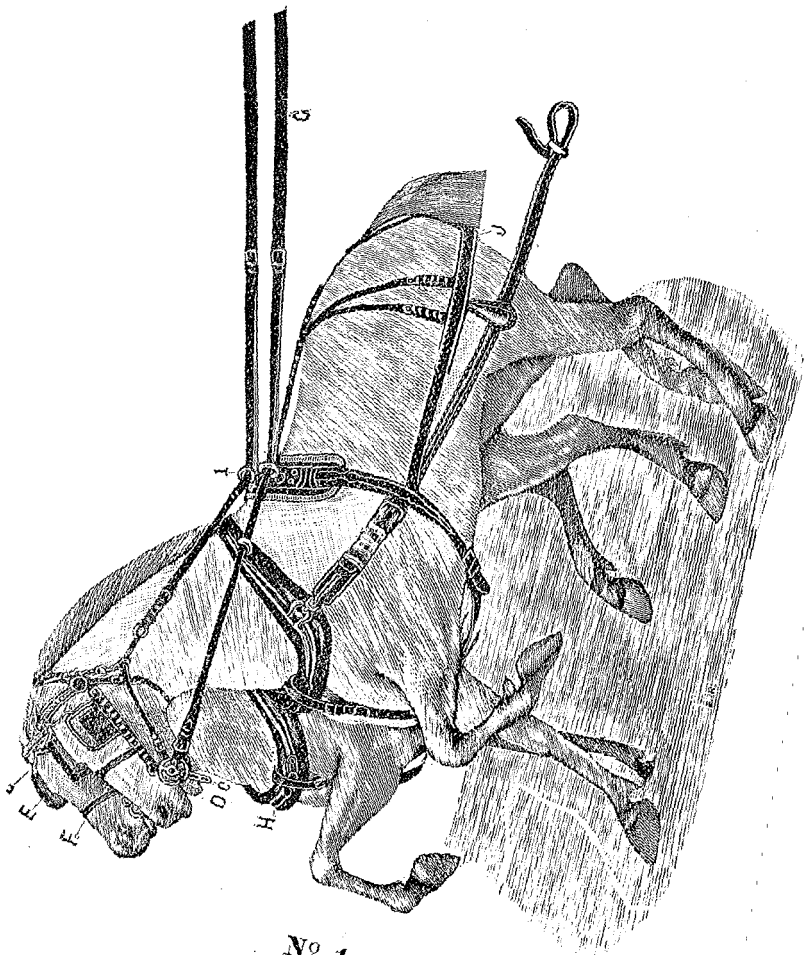
I.

ARNESSES DE CABALLERIZA

Los principales son: la manta, las orejeras, la cabezada de pesebre, el cabezón, el collar, etc.

Manta. — Sirve para preservar al caballo del frío en el invierno y de los insectos en el verano.

Orejeras. — Son una cubierta de forma triangular con dos salientes ó fun-



Nº 1

das para que entren en las orejas. Cada vértice del triángulo tiene sujeta una cinta de 20 á 25 centímetros de longitud que se ata. Dos se atan por debajo de la garganta y la otra más alta se sujeta á la muserola.

Cabezada de pesebre. — Se compone de testera, frontalera, muserola muy ancha, ahogadero, dos montantes y una anilla para el ronزال.

Cabezón. — Es una cabezada con muserola fuerte, de la que forma parte un cemicírculo de hierro, con tres anillas, las dos laterales para las riendas y la del centro para sujetar á ella una correa ó ronزال que sirve para castigo, en algunos cabezones está guarnecido de dientes la parte interna, lo que aumenta el efecto del castigo.

2.

ARREOS QUE SIRVEN PARA DIRIGIR AL ANIMAL

Son tres: 1º La brida, 2º el bridón, y 3º el filete.

Brida. — Es el conjunto de la cabezada del bocado y de las riendas. (Véase fig. 1ª en grabado).

La *cabezada* se compone de las co-

rreas necesarias para sostener el bocado: la *testera* es una banda de cuero que cubre la nuca. De su prolongación resulta las *carrilleras* que son dos montantes que pasan por la muserola y sujetan la parte superior del bocado con unas hebillas que se llaman *tentemozos*.

La *frontalera* rodea la frente por debajo de las orejas. El *ahogadero* es la correa que pasa por debajo de la garganta y obra en sentido contrario que la frontalera; esto es, impidiendo que la cabezada se vaya hacia adelante. Las *carrilleras* tienen por objeto el que ya hemos indicado. Las *anteojeras*, son dos piezas de baqueta destinadas á proteger los ojos. Además impiden al animal mirar de reojo y esto permite dirigirle con mayor facilidad. La *muserola* que rodea la parte inferior de la cara debe ser ancha.

El *bocado* consta de dos brazos que se llaman *camas* y de la *embocadura*. En la parte superior de aquellas hay una ranura que se llama *ojo del portamozo* y en la inferior una anilla que sirve para asegurar las riendas. Las *camas* pueden ser *rectas* y así se lla-

man cuando tienen esta dirección; *vencidas*, cuando desde la embocadura se inclinan hacia adentro; y *ardientes*, en caso contrario. Las primeras son para los caballos de boca natural; las segundas para los caballos de boca blanda ó suave; y las últimas para los de boca fuerte ó dura.

La *embocadura* es la parte principal del bocado; entra en la boca y tiene su apoyo en las barras ó asientos. Se compone de dos cañones gruesos y redondeados y del cuello ó desveno que sirve para dar libertad á la lengua.

La *cadenilla* de barbada, es generalmente de acero y sirve para ejercer en el barboquejo del animal una presión más ó menos dolorosa; la cadenilla deberá apoyarse siempre sobre su parte plana y se apretará más ó menos según sea la sensibilidad del caballo ó la resistencia que oponga á la acción del bocado.

El bocado debe ajustarse con exactitud á la boca del caballo. La separación y la longitud de las camas estarán en relación con las dimensiones de la parte inferior de la cabeza; porque estando muy separadas, el bo-

cado se movería de un lado á otro, y no podrá producir su efecto, y al contrario, si estuviesen muy unidas comprimirían las quijadas.

Los riendas son dos correas flexibles unidas por sus extremos superiores y con un botón pasante. Las riendas de las caballerías de tiro, que sirven para sostener la cabeza del animal se aseguran en un gancho que hay en el collarón.

Los guías son unas dobles riendas. Son de cuero ó de cuerda y lo suficientemente largas para que puedan llegar á las manos del conductor.

Bridón.—Cuando un caballo está montado por el palafrenero, para paseo, para ir al agua ó al herradero, se le pone el bridón, que es una brida completa, sin muserola, con sus riendas y de un cañón partido, provista de dos anillas para las riendas. Para los caballos de tiro de lujo se usa generalmente el bridón con anteojeiras.

El filete.—Es un bocado compuesto de dos cañones cilíndricos, más delgados que los de la embocadura del bocado y unidos por medio de una articulación. Los extremos de estos dos

cañones tienen dos anillas á las cuales se unen las dos riendas que son un poco más estrechas que las de la brida.

El filete, mucho más suave que el bocado, se emplea como auxiliar de la brida.

Modo de embridar un caballo.—Es necesario tomar ciertas precauciones para embridar un caballo. He aquí las siguientes: Con el índice de la mano izquierda se ejercerá una ligera presión en la barra del mismo lado para que el animal abra la boca y permita la introducción del bocado. Esta operación no se hará nunca de modo violento, es decir, haciendo chocar la embocadura con los incisivos, porque este contacto desagradable además de dañar las encías, irrita al caballo y le obliga á defenderse. La dulzura deberá considerarse como regla esencial y convendrá también usar de ella al pasar las orejas del caballo entre la testera y la frontalera.

El bocado deberá lavarse tan pronto como se quite de la boca del animal.

La parte del correaje de la brida, se lavará ó enjugará para separar de ella el sudor y el polvo que concluirían por

quitarle su flexibilidad y anticipar su deterioro; además de producir escoriaciones y llagas que suelen ser graves cuando se presentan en la nuca. El bocado si no se cuida mucho se enmohecerá, y la misma suciedad podría quitarle el apetito al caballo.

Además del entretenimiento y de la limpieza exigen los arreos del caballo una colocación conveniente. El ahogadero apretado impedirá la respiración hasta el punto de determinar la asfixia cuando el animal ejecute ejercicios violentos. Si la cadenilla no se coloca sobre su parte plana ó se apreta mucho, sobrevendrán heridas en el barboquejo, y esto pondría al caballo en el caso de defenderse dando motivo á resabios que pueden evitarse.

Se tendrá en cuenta que la mayor parte de los inconvenientes del bocado proceden de la embocadura, porque si no se adapta bien á la boca ocasionará dolores que obligarán al animal á encapotar, á poner la nariz al viento, á dar manotazos, ó á adquirir cualquier otro vicio penoso para él y para el jinete, y perjudicial para la libre ejecución de los movimientos. El bocado en

manos poco hábiles, pueden herir los labios, la lengua y sobre todo los asientos, porque la mucosa que cubre á éstos llegue poco á poco á perder su sensibilidad. Los sofrenazos agrietan el maxilar y producen caries de curación larga y difícil.

3.

Arneses de tiro.—Son muy numerosos; pero he aquí los principales: *Sillín de tiro, mantelete, sufra, cincha, retranca, collarón y pretal.*

Sillín de tiro.—Es una silla fuerte y estrecha que sirve para sostener la sufra. Su base es un arzón ó fuste, formado con dos piezas cóncavas, de madera, sobre las cuales hay dos arcos también de madera en forma de orquilla. El sillín de tiro se sujeta con una cincha; la retranca y la baticola la sostienen por detrás.

Mantelete.—Este es el nombre de una silla pequeña que sirve para sostener las lanzas en los caballos de tiro. El mantelete tiene dos correas que sirven para sostener las lanzas y que reemplazan la sufra: en la parte supe-

rior del mantelete hay dos anillas divergentes de cerca de un decímetro de altura, que sirven para sostener las riendas. Del centro del mantelete parte hacia atrás la correa que se une á la baticola. Hoy se emplea más el mantelete que el sillín.

Sufra.—Es una correa muy fuerte y ancha cuyos extremos forman dos lazos ó asas que reciben las lanzas del carruaje.

Cincha y ventrera.—Es una fuerte correa que arranca de la lanza, pasa por debajo del cuerpo del animal y va á parar á la otra lanza.

Retranca.—Se llama así la correa que contiene al carruaje en las bajadas y que le empuja cuando el animal hace paso atrás. Es una correa ancha que abraza las nalgas y que se sujeta á dos grandes anillas situadas en los costados y sostenidas por otras dos correas. Para que la retranca se sostenga á la debida altura hay otras dos correas unidas á la de la baticola. En los tiros dobles la retranca está formada por una larga correa que sale del collarón.

Collarón.— Lo constituye una almo.

hadilla que rodea el cuello. Cada una de las partes laterales, presenta un borde anterior delgado, ligeramente cóncavo y un borde posterior convexo que se adelanta hacia la espalda. En los caballos de coche, la almohadilla es de cuero, mucho menos voluminosa y mejor rehenchida. Los collerones son de dos clases: el *entero* y el *partido*. Collerón *entero* es el que no puede abrirse y se introduce así en el cuello del caballo; y *partido* cuando está dividido en el centro de la parte superior del collerón. Esta clase de collerón facilita mucho en su colocación á los caballos que tienen la manía de defender el paso del collerón por la cabeza.

Brazaletes ó compases, son dos piezas de hierro que se ajustan entre los dos bordes del collerón; la parte que forma el centro del collerón está unida por medio de un eslabón compuesto de una argolla dispuesta para recibir la sajera de la lanza. La parte superior de dichos compases tienen dos ojos para la unión entre los dos, por medio de una correa que se ajusta hasta unirse con la cabeza del collerón;

además tienen adherido el tirante que recibe los tiros y dos anillas para el paso de las bridas ó guías.

Pretal.—Es una banda de cuero ancha que rodea el pecho del animal. En uno de sus extremos pasa la cincha y el otro está adherido al eslabón ó centro del brazaletes.

CAPITULO VI.

Limpieza del caballo.—La piel no solamente tiene por objeto proteger los órganos interiores; además, por efecto de sus innumerables poros, sirve para la transpiración llamada *cutánea*.

Tiene la propiedad de segregar diversos líquidos: sudor, materia, crasa, etc., de donde resulta que son varias é interesantes sus funciones

Instrumentos para la limpieza.—Son la *almohaza*, *bruza*, *mandil*, *esponja* y *peine*.

La *almohaza*, se compone de cinco ó seis peines de hierro de dientes, cortos y estrechos, generalmente triangulares, fijos en una plancha también de hierro de 12 á 14 centímetros de longitud por 8 ó 10 de anchura. Este apa-

rato está provisto de un mango ó de un trozo de cinta ancha y fuerte que permite meter la mano. La almohaza tiene unos pequeños salientes llamados *martillos* que sirven para golpearla sobre un cuerpo duro y despojarla de todas las materias sucias arrancadas por ella al pasarla por la piel.

Los caballos toleran con facilidad la almohaza, único instrumento que puede despojar la piel de la grasa, de los pelos sueltos que el sudor une entre sí y de todas las materias extrañas que se unen á la piel. Al propio tiempo estimula las funciones de ésta.

La bruza.—Es generalmente un cepillo de cerdas gruesas ó hilos metálicos y tiene en la cubierta de madera un trozo de cinta fuerte para sujetarla con el mango. La bruza completa el trabajo hecho con la almohaza y se dirige primero contra el pelo y después á favor de éste. Se hace uso de ella con la mano derecha y cada vez que se pasa por la piel se frota con la almohaza sostenida en la mano izquierda.

El mandil.—Es un trozo de tela, cuadrado, generalmente de lana, que

se utiliza para lavar las extremidades y la cola. También se considera como útil de limpieza una especie de trensa de paja de grueso del brazo y de unos 25 centímetros de longitud, cuyo objeto es quitar de las extremidades el barro seco ó húmedo. Sirve también para secar el cuerpo del caballo cuando está bañado de sudor ó para excitar el calor de la piel en caso de enfermedad. Esta operación suele hacerse con un puñado de paja limpia.

La *esponja*, mojada en agua limpia, sirve para limpiar los ollares, los ojos y la región del ano.

Se hace uso también de unos cuchillos de hojas muy flexibles, con los cuales se raspa el sudor de los animales que transpiran con abundancia. Esta operación, que ejecutan metódicamente varios hombres á la vez, empleando mandiles, se aplica á los caballos que se preparan para las carreras.

Para que la limpieza sea completa, se lavarán los cascos y con un gancho á propósito se extraerán de la parte interior del casco todos los cuerpos extraños como piedras, barro, etc., adheridos á él.

Modo de cuidar el caballo cuando vuelve del trabajo — La limpieza del caballo deberá hacerse todos los días, pero además necesita el animal cuidados especiales, cuando vuelve del trabajo, cuidado que varía según sea el servicio que presta.

Los caballos que trabajan al paso sólo necesitan una fricción con una esterilla de paja, para quitarles el barro ó el polvo, aunque durante mucho tiempo se ha considerado esto suficiente para los caballos sometidos á más activo trabajo. En invierno entran en la caballeriza mojados y cubiertos de barro; en verano cubiertos de sudor y casi en tumefacción las partes del cuerpo que han sufrido el rozamiento de los arneses, de donde resulta que es necesario cuidarles de distintos modos según las estaciones.

Lo mejor es, en invierno, rasparles el sudor con el cuchillo y después de concluída esta operación pasarles la esponja ligeramente húmeda, con agua tibia, mucho mejor. Por último, se les dará unas fricciones con paja.

En verano puede emplearse sin inconveniente mayor cantidad de agua

cuando se ha quitado el sudor con el cuchillo. También se puede hacer uso de la bruza mojada para quitar el barro y refrescar la ardorosa piel del caballo y casi siempre contusionada por el contacto de los arneses.

Práctica de la limpieza diaria.—Según la temperatura, se hace la limpieza dentro ó fuera de la caballeriza, siendo preferible esto último cuando el animal no esté expuesto á los enfriamientos que podrían sobrevenir estando la piel excitada por los útiles de la limpieza. Las corrientes de aire y las lluvias deberán evitarse. Cuando la operación se haga en la caballeriza, convendrá tener abiertas las ventanas para que salga el polvo, pero evitando siempre las corrientes de aire frío.

Para el efecto, se atará corto el caballo durante la limpieza, sobre todo si fuese cosquilloso, de piel muy sensible y se empezará por el lado de montar, teniendo la almohaza en la mano izquierda y la bruza en la derecha. Se empezará por la cabeza, siguiendo después por el cuello, el cuerpo y las extremidades; luego cambiando de

mano aquellos útiles, se continuará la operación por la derecha del caballo. Tanto la bruza como la almohaza se pasarán en dirección del pelo.

Después de frotada la piel con estos instrumentos, se pasará un mandil ó un poco de heno ó paja húmeda para sacar lustre al pelo del caballo. Hecho esto, si el caballo tuviese la costumbre de estar cubierto, se le pondrá la manta y empezará la limpieza de la crin, del tupé y de la cola. En el caso de hacer uso del peine, se tendrá cuidado de no arrancar las crines.

El lavado con la esponja húmeda de los orificios naturales del caballo y el examen de los cascos y del herraje, terminan la limpieza.

Si los caballos muerden ó cocean, se les pondrá la *mucerola* ó se les suspenderá uno de los miembros anteriores.

Cuidados que necesita el caballo además de la limpieza.—No forman parte de la limpieza propiamente dicha, pero están relacionados con ella: al caballo se le puede jabonar, esquilar y recortar el maslo de la cola.

El corte del maslo de la cola, se

practica amputando las dos ó las tres últimas vértebras del coxis.

Cuando las crines son muy espesas ó muy abundantes las cerdas de la cola, se aligeran arrancando algunas con la mano ó con el peine.

Los pelos de las orejas, cuyo objeto es preservarlas de la lluvia y evitar que en ellas se introduzcan insectos molestos, sólo deberán recortarse; los pelos que crecen en la cara y en las cuartillas, también necesitan cuidado.

Los de la cara sirven para indicar á los animales la proximidad de ciertos objetos cuyo contacto deben evitar, y por lo tanto se despuntarán ligeramente con las tijeras ó quemándolos con lamparillas de espíritu de vino. Sin embargo, lo mejor será dejarlos crecer, porque ellos mismos se desgastan con el roce.

Los pelos que crecen en las piernas, se igualarán con las tijeras, sin que quede señalado el corte de ellas, y los de las cuartillas, unos acostumbran á recortarlos por completo, y otros no. Lo mejor es igualarlos.

CAPITULO VII

PARTES DEL CUERPO DEL CABALLO

Alzada del caballo. — La alzada del caballo no es indiferente. Varían según las razas. Unas, como la alemana, son de gran corpulencia, y otras no tienen tanta, como la raza bretona, por ejemplo.

Sin embargo, dentro de la misma raza hay caballos de diversa alzada, y no por ser más corta dejan los tipos de ser apreciables en el comercio y para el servicio de guerra.

Desde este punto de vista conviene observar lo siguiente:

La artillería necesita caballos de 1 m. 48 á 1 m. 54.

La caballería ligera necesita caballos de 1 m. 47 á 1 m. 50.

La caballería de línea necesita caballos de 1 m. 50 á 1 m. 54.

La caballería pesada necesita caballos de 1 m. 54, en adelante.

La alzada del caballo se mide desde la cruz con un aparato que se compone de una regla de dos metros de altura.

ra, con las subdivisiones consiguientes, unida á otra móvil, más corta, que corre de abajo á arriba y viceversa perpendicularmente ó con una cinta graduada.

Para hacer uso de aquel aparato es necesario que el caballo esté inmóvil y cuadrado, sobre un terreno firme y horizontal. Se colocará la regla perpendicularmente, cerca de la espalda y se bajará la otra, más corta hasta que descanse en la cruz. Hecho esto no hay más que leer la graduación que indica el punto de contacto de las dos reglas.

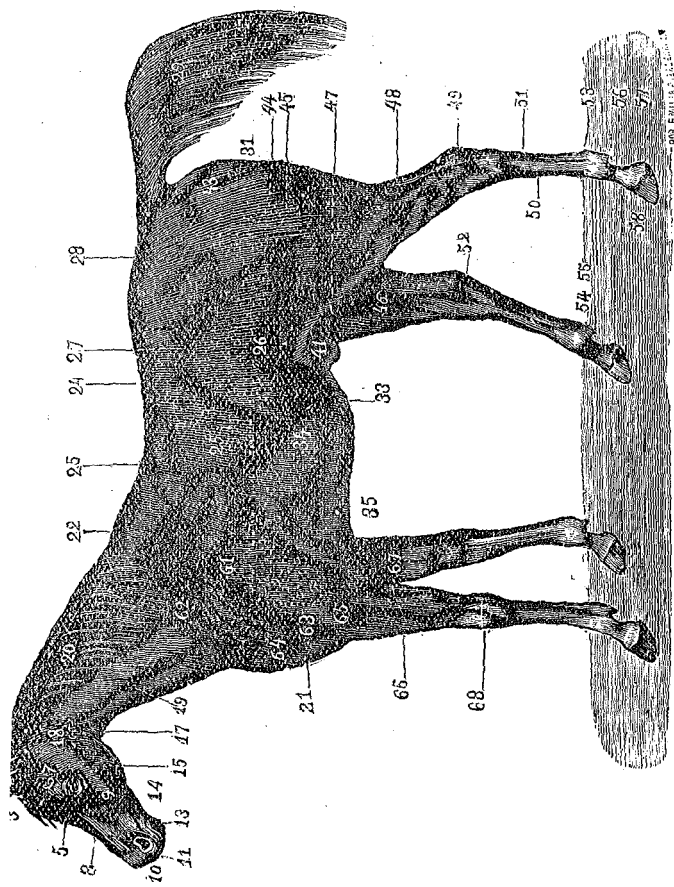
Con la cinta se mide aplicando un extremo en el talón del pie izquierdo y ciñendo la cinta á lo largo de la espalda, hasta la cruz.

Con un látigo se puede también hacer la medida.

División general del cuerpo. — Para facilitar la descripción de las partes exteriores del caballo, le consideraremos dividido en tres partes:

1.^a Tercio anterior que comprende la cabeza, el cuello, la cruz, las espaldas y los remos anteriores.

2.^a Cuerpo, que comprende el dor-



Nº 2

so, los lomos ó riñones, las costillas, el vientre y los ijares.

3ª Tercio posterior, que comprende: la grupa, las ancas ó caderas, las nalgas, la cola, los remos posteriores y los órganos de la generación.

Regiones del cuerpo.—Daremos á conocer el nombre de las partes del caballo. Hay sesenta y ocho palabras para designar el exterior del caballo y son las siguientes:

(Véase fig. 2ª en grabado.)

1. Nuca.— La parte más elevada de la cabeza, algo detrás de las orejas.

2. Orejas.

3. Tupé, moño ó melena. — Crines que caen sobre la frente.

4. Ojos.

5. Frente.—Parte superior, anterior de la cabeza, y entre los ojos.

6. Cuencas.—Cavidades.

7. Sienes.— Partes salientes y huesosas, una á cada lado de la cabeza, encima de los ojos.

8. Faz ó cara. — Parte media de la cabeza comprendida entre la frente y el comienzo de la nariz.

9. Carrillos.— Partes laterales de la cabeza.

10. Narices ú ollares.
11. Extremo delas narices — Región situada entre ambas narices.
12. Labios.
13. Barba.--Parte saliente, situada debajo del labio inferior.
14. Barboquejo.—Depresión tras de la barba, sobre la cual se apoya la cadenilla de barbada.
15. Quijadas.—Bordes salientes del hueso de la mandíbula inferior.
16. Fauces.—Espacio comprendido entre las dos quijadas ó punto de reunión del borde inferior del cuello, con la cabeza.
17. Gaznate.— Es el borde inferior del cuello.
18. Parótidas.—Regiones estrechas situadas á cada lado y hacia atrás de la cabeza, extendiéndose desde la oreja á las fauces, y cubriendo la glándula parótida.
19. Gotera de la yugular. — Depresion longitudinal que hay á cada uno de los lados del cuello.
20. Crines [1].

(1) El borde superior del cuello en que están implantadas se llama *cerviz* ó *crinera*.

21. Pecho. — Región anterior situada entre el borde inferior del cuello y el espacio interaxilar.

22. Cruz. — Región saliente entre el cuello y el principio del dorso.

23. Dorso. — Está comprendido entre la cruz y los lomos ó riñones.

24. Lomos ó riñones. — Región situada entre el dorso y la grupa.

25. Costillas. — Partes laterales y arqueadas del tronco, formadas por las mismas costillas.

26. Ijares. — Son los lados del vientre ó abdómen. Anteriormente los limita la última costilla.

27. Ancas ó caderas. — Partes salientes, situadas una á cada lado de la grupa.

28. Grupa. — Parte superior y posterior del tronco, limitada, adelante, por las ancas y los lomos.

29. Cola.

30. Ano.

31. Periné. — Región media entre el ano y el escroto en el macho y entre la vulva y las tetas en la hembra.

32. Bragada. — Línea que forma el límite entre el tronco y cada miembro posterior.

33. Vientre.
34. Hipocondrio. — Región que se para las costillas del vientre.
35. Cinchera. — Región en que se apoyan las cinchas.
36. Axilas. — Línea que constituye el límite entre el tronco y los remos anteriores.
37. Interaxilas. — La parte comprendida entre las dos axilas.
38. Escroto. — Bolsa que contiene los testículos.
39. Testículos, en el macho; mamas ó tetas en la hembra.
40. Pene.
41. Prepucio.— Repliegue de la piel que desaparece en la erección del pene.
42. Vulva.
43. Quijotes.— Constituyen la punta ó el ángulo de las nalgas.
44. Nalgas.— Están situadas una á cada lado del perineo, y constituyen la parte posterior de los muslos.
45. Muslos.— Parte de las extremidades posteriores situada entre la grupa y las piernas.
46. Safina.— Vena superficial que se destaca en la parte interior del muslo.
47. Babilla. — Parte saliente, que

separa la pierna del muslo. Le sirve de base el hueso rótula.

48. Pierna.. — Región que tiene por base la tibia y que está comprendida entre el muslo y el corvejón.

49. Corvejón.—Articulación formada por los huesos tarsianos, que separa la pierna de la caña.

50. Caña.— Parte anterior de la región comprendida entre el corvejón y el menudillo.

51. Tendón. — Parte anterior de la misma región.

52. Espejuelo.—Producción córnea alargada, en la cara interna de la caña.

53. Menudillo.—Región que corresponde á los huesos sesamoídeos y á la articulación de la caña y la cuartilla.

54. Cerneja.—Mechón de crines que crece en la parte posterior del menudillo.

55. Espolón.— Placa córnea que se encuentra en medio de la cerneja. En los caballos finos está poco desarrollado.

56. Cuartilla.—Región comprendida entre el menudillo y la corona.

57. Corona. — Parte circular unida al casco.

33. Vientre.

34. Hipocondrio. — Región que se para las costillas del vientre.

35. Cinchera. — Región en que se apoyan las cinchas.

36. Axilas. — Línea que constituye el límite entre el tronco y los remos anteriores.

37. Interaxilas. — La parte comprendida entre las dos axilas.

38. Escroto. — Bolsa que contiene los testículos.

39. Testículos, en el macho; mamas ó tetas en la hembra.

40. Pene.

41. Prepucio. — Repliegue de la piel que desaparece en la erección del pene.

42. Vulva.

43. Quijotes. — Constituyen la punta ó el ángulo de las nalgas.

44. Nalgas. — Están situadas una á cada lado del perineo, y constituyen la parte posterior de los muslos.

45. Muslos. — Parte de las extremidades posteriores situada entre la grupa y las piernas.

46. Safna. — Vena superficial que se destaca en la parte interior del muslo.

47. Babilla. — Parte saliente, que

separa la pierna del muslo. Le sirve de base el hueso rótula.

48. Pierna.. — Región que tiene por base la tibia y que está comprendida entre el muslo y el corvejón.

49. Corvejón.—Articulación formada por los huesos tarsianos, que separa la pierna de la caña.

50. Caña.— Parte anterior de la región comprendida entre el corvejón y el menudillo.

51. Tendón. — Parte anterior de la misma región.

52. Espejuelo.—Producción córnea alargada, en la cara interna de la caña.

53. Menudillo.—Región que corresponde á los huesos sesamoídeos y á la articulación de la caña y la cuartilla.

54. Cerneja.—Mechón de crines que crece en la parte posterior del menudillo.

55. Espolón.— Placa córnea que se encuentra en medio de la cerneja. En los caballos finos está poco desarrollado.

56. Cuartilla.—Región comprendida entre el menudillo y la corona.

57. Corona. — Parte circular unida al casco.

58. Tapa ó muralla.— La parte visible del casco cuando está apoyado en el suelo.

59. Ranilla.— Parte córnea, blanda, en forma de horquilla, que forma la cara inferior del casco.

60. Suelo ó plantar.— Parte del casco la más inferior y la que por consiguiente se apoya en el terreno.

61. Espalda.— Región á que sirve de base la escápula, limitada superiormente por la cruz, inferiormente por el brazo.

62. Apoyo del collarón.— Es el borde anterior de la espalda.

63. Brazo.— Está situado debajo de la espalda y encima del antebrazo. Su base es el hueso llamado *húmero*.

64. Encuentro.— Punto de la unión de la espalda y del brazo.

65. Codo.— Parte saliente cuya base forma la apófisis del olecranon del cúbito.

66. Antebrazo.— Región que se extiende desde el brazo hasta la rodilla y cuya base son los huesos, radio y cúbito.

67. Espejuelo.— Producción córnea, situada en la cara interna del antebrazo.

68. Rodilla.—Articulación que separa el antebrazo de la caña.

Las partes inferiores de la rodilla en los remos de adelante se conocen con los mismos nombres que sus correspondientes de las extremidades posteriores.

CAPITULO VIII

DE LOS CARRUAJES

Los conocidos son los siguientes: el "Landeau", el "Cupet", el "Victoria", el "Millord", el "Cabriolet" y el "Omnibus" ó carruaje de transporte.

El Landeau.— Es un carruaje algo rectangular. Se halla formado de cuatro lados ó caras y el cielo ó cubierta al centro de los lados laterales están hechas las entradas ó portezuelas, las que llevan su respectiva cerradura para cerrar ó abrir conforme se necesite. En la parte inferior de éstas se hallan colocados los estribos. Esta caja se halla sobre dos barras de hierro, á las que se les da el nombre de bandas. A éstas se adhieren los resortes traseros por medio de tornillos fuertes

para los cuales tienen en el centro de dichos resortes sus respectivos taladros, en cada uno de sus dos lados, uno de los cuales tiene su punto de unión á las bandas y el otro se fija en la tableta que tienen los ejes; los tornillos que sirven para la unión del eje con los resortes tienen el nombre de abrazaderas.

En la parte de adelante está situado el giratorio que está compuesto de varios brazos laterales y transversales. En el centro de éstos está situada la bomba ó círculo que sirve para facilitar la vuelta á derecha ó izquierda, según se requiera para la fácil conducción del carruaje.

En la parte superior é inferior están colocados los puentes transversales ó transumos, en cuyo centro tienen un taladro grueso, por el que pasa un fuerte tornillo al que se le da el nombre de *perno*; éste es en cierto modo el que forma la mayor seguridad de los carruajes, y así se debe tener especial cuidado en su buena conservación.

Las ruedas delanteras como las traseras, se colocan en las puntas de los ejes; cada punta de eje tiene sus res-

pectivas tuercas para sujetar la rueda con el eje.

El número de éstas varía, según la construcción de los carruajes; así, por ejemplo: los coches franceses, regularmente tienen dos tuercas una derecha y otra izquierda; y los americanos tienen sólo una. Además, tanto éstos como aquellos tienen el dado y la chaveta.

El dado es un anillo circular con solo un lado plano. Su colocación indica asimismo un lado plano que tienen los ejes en la última pieza que asegura el todo es la chaveta, que pasa por una ranura ó taladro que lleva toda punta de eje.

Las ruedas de este carruaje, como de todos los demás, incrustan en un círculo de madera los radios y la masa; en el centro de ésta se coloca la bocina. Además tienen un círculo de hierro muy doble, que es el que hace la seguridad y duración de las ruedas.

El pescante ó asiento del cochero está situado en la parte superior de adelante á derecha é izquierda; aquí están situadas también las linternas

que dan luz para dirigir los carruajes por la noche.

Todos los demás carruajes de que hemos hecho mención, están eual más, cual menos, construídos regularmente casi con las mismas piezas y sobre las mismas bases del que hemos dado una pequeña demostración.

La adherencia de los caballos ó sea el tronco, se hace por medio de la lanza y los tiros; también se le da el nombre de timón. Este es una pieza de madera de tres metros á tres metros cincuenta centímetros de largo, cuyo extremo posterior es más grueso que el de adelante. Para su colocación está provisto en el centro del balancín, una abrazadera cuadrada por la que se pasa la lanza hasta tocar con el ojo que para el efecto está colocado en uno de los puentes del giratorio; además, detrás del balancín queda un taladro practicado en la lanza para dar paso á la chaveta que asegura é impide que el timón salga hacia afuera. En el extremo delantero está colocada la cabeza del timón, que es una pieza de hierro que une una anilla á cada uno de sus lados para el pase de las saga.

deras, que son las que pasando por la argolla del collarón unen á los caballos con el carruaje.

Los tiros que están colocados uno á cada lado de los tirantes están provistos de evijones los que se pasan en las cuatro perillas del balancín.

Modo de enganchar. — Después de que el cochero haya terminado la limpieza y registro general del carruaje, tócale á éste el enganche de los caballos, con los arneses bien lustrados y limpios como se ha indicado.

Cada uno de los caballos los atará á un poste caso de no tener un ayudante que es indispensable en todo caso, luego sacará el carruaje al lugar donde deba salir que se elegirá siempre el más plano, colocaráse luego la lanza cuidando de que esté puesta la chaveta. Sacará en seguida el tronco de caballos, cada uno por su lado respectivo, es decir, el de la derecha á este mismo lado y el de la izquierda á su lado correspondiente, procurando el acercarlos lo más posible á los costados de la lanza, el ayudante se pondrá de frente y asirá cada caballo con cada una de las manos, entonces el

cochero apareja las bridas y hace el enganche de éstas y las colocará al lado derecho; luego pasará cada una de las sajaderas en su respectiva argolla cuidando de abrochar, sólo en uno de los primeros puntos; después desdoblará los tiros que están cruzados sobre la grupa y colocará simultáneamente y con la mayor presteza los evijones en las perillas, siendo más ventajoso el colocar primero el de los lados de afuera; así como al desenganchar, se practicará lo contrario. Hecho esto se acaba de ajustar las sajaderas hasta el punto que se juzgue necesario: luego se hace una ligera revista en general y pasa el cochero á situarse en el lugar y del modo que ya se ha indicado.

Advertencias generales al cochero

Conviene al cochero tener presente la observancia estricta de los siguientes puntos, de los cuales depende la buena reputación ante las personas que soliciten sus servicios, así como

de los empresarios ó patrones á quienes se halle subordinado.

1º Deberá ser previsivo en la manera de conducir cada cochero su carruaje en una ciudad donde pululan por las calles muchísimos individuos; la conducción del vehículo lo hará guiándolo con paso moderado y siempre en la dirección por el lado de su derecha; y cuando tenga de girar alguna esquina, es indispensable dar señales de anuncio con el pito ó la bocinilla de caucho que debe poseer todo conductor, para con esta medida preventiva evitar un choque con algún carruaje que viniere en dirección opuesta.

2º Cuidará de no sacar al servicio el carruaje que no esté en completo estado de aseo, las piezas bien aceitadas y sin que faltare ningún tornillo; cosa de que esté en el convencimiento de que pueda servir sin contratiempo para la conducción de pasajeros.

3º Después de las indicaciones que se expresan, es necesario convenir en que un cochero es socio perteneciente al "Gremio de Cocheros"; y por lo mismo, se halla obligado á cumplir

con todas y cada una de las disposiciones que atañen á su carácter de cochero y de ciudadano obediente y respetuoso á los deberes sociales y á los individuos que ejercen las dignidades de mandatarios en el orden público y privado.

4º Observará mucha atención y tendrá el oído muy perspicaz al más pequeño ruido ó golpe que sufiere el carruaje, para advertir en seguida la causa y poner á tiempo el inmediato remedio; porque sucede muchas veces que la rotura ó desperfecto de un solo tornillo que por falta de previsión no se repuso pronto, es ocasión de graves consecuencias que podían evitarse con la pericia y destreza de un buen cochero.

5º Con este motivo, deberá el cochero llevar en prevención todos los útiles y repuestos indispensables como son: la llave inglesa, la llave maestra, tenazas, atornillador y los tornillos que crea necesarios, para en caso de una ruptura de alguno de ellos reemplazarle en el momento y cortar la interrupción de tiempo, que perjudicaría á las personas que ocupan el

carruaje y, además, el descrédito para la Agencia á donde pertenece dicho carruaje y aún para el mismo cochero.

6º Deberá cumplir exactamente con lo expresado en los artículos 67, 69, 70, 71, 72, 78 y 79 de los Estatutos y Reglamento del Gremio en vigencia y toda otra disposición sobre la materia.

Los artículos citados son los siguientes:

67.—Los conductores de carruajes son responsables de la conducta de sus ayudantes ó zagales, durante el viaje, y podrán ser multados por las faltas de estos últimos, en conformidad al presente Reglamento.

69.—El Empresario dará al conductor todos los objetos que fueren necesarios para la conservación, conducción, y seguro y expedito manejo del carruaje. En caso de falta de dichos objetos, el cochero estará obligado á poner en conocimiento del Presidente del Gremio y éste á dar noticia á la Policía.

70.—El cochero examinará frecuentemente, y siempre en los pasos difíciles, el estado del carruaje, para atender así á la seguridad de las personas

ó cosas que conduzca; y está obligado á negarse á emprender un viaje, cuando el vehículo ó los animales que deben arrastrarlo, no estén en condiciones de soportar el viaje con la seguridad debida. Si el empresario ó dueño del carruaje quisiere obligarle, no obstante lo dicho, á emprender camino, lo pondrá inmediatamente en conocimiento de la Policía.

71.—El cochero estará obligado á examinar diariamente las condiciones del carruaje que maneje, y á dar aviso inmediatamente al dueño ó empresario de las faltas que notare.

72.—El conductor de un carruaje no podrá conducirlo sino tuviere las placas fijadas por la Policía, en las que constará el nombre de la Empresa ó dueño, el número del carruaje, el de las personas que puedan caber en él, y la tarifa respectiva.

78.—Si el cochero estuviere autorizado á alquilar el carruaje, una vez prestado el servicio exigirá el inmediato pago, á menos que se tratase de una persona á la que el empresario ó gerente haya dado á conocer al cochero como facultada para ocupar el ca.

rruaje sin pagar inmediatamente el precio. Si no consignare el alquiler, el conductor lo pondrá en conocimiento de un agente de policía para que sea conducido á esa oficina.

79.—Si el que tomare un carruaje quisiere seguir usándolo, una vez cumplido el tiempo señalado, deberá pagar anticipadamente el alquiler por el mayor tiempo que quiera ocupar el carruaje; y si no lo hace ó durante el viaje tuviere alguna exigencia temeraria, como la de ser conducido por lugares intransitables, etc., el conductor dará parte á un agente de policía para que lo obligue á desocupar el coche, y si no pudiere ser hallado dicho agente, deberá el cochero regresar inmediatamente con su carruaje á la oficina de la Empresa.

