

LA CONDUCCION Y MOVILIZACION DE LOS TRANSPORTES PARA LA GUERRA

Por el Mayor MANUEL RODRIGUEZ.

1. IMPORTANCIA Y CARACTERISTICAS DE LOS TRANSPORTES EN LA GUERRA.

Los transportes, directa o indirectamente, tanto en la paz como en la guerra, se encuentran presentes en todas las actividades de la Nación y su influencia sobre las mismas puede llegar a ser decisiva.

Durante la guerra, son los transportes los que ponen en movimiento el conjunto de fuerzas con que un país determinado concurre a la lucha. Dentro del concepto de "fuerzas" no solamente deben considerarse al Ejército, la Marina y la Aeronáutica, sino a la totalidad de aquellas que como las morales, económicas, políticas, etc., configuran el potencial de guerra de una nación.

En razón de lo expuesto, podemos expresar que durante la guerra los transportes satisfarán necesidades de carácter civil (transportes del frente interno) y necesidades de carácter militar (transportes militares).

Los transportes del frente interno resultan indispensables al adecuado esfuerzo de guerra de la Nación, por lo que en ningún caso podrá prescindirse de ellos, como no sea en forma temporaria y local.

Los transportes militares, casi inexistentes en la paz, adquieren un volumen extraordinario durante la guerra, sea por efecto de las necesidades de la producción de guerra o bien de la conducción de las tropas.

Los transportes correspondientes a las necesidades de la **producción de guerra**, por lo común no tendrán un volumen excesivo, presentando caracteres de regularidad, lo que permitirá incluirlos, a pedido de la autoridad militar, dentro de los transportes del frente interno.

Los transportes destinados a la **conducción de las operaciones**, adquieren su máxima intensidad en la concentración y, a veces, en ciertas oportunidades, durante las operaciones.

En consecuencia, normalmente, serán de volumen variable, pero en todos los casos se realizarán bajo el apremio del tiempo, reclamando para ellos, en determinados períodos, la máxima prioridad aun a costa de la momentánea disminución y hasta supresión de los transportes del frente interno.

La armonización de los transportes militares con los del frente interno, y dentro de cada uno de ellos la coordinación de las necesidades que plantean los distintos usuarios, constituyen la **conducción de los transportes**.

La **conducción de los transportes** implica determinar cuándo y cómo cada uno de los interesados podrá utilizar los distintos medios, lo que generalmente se traduce en un **orden de prioridad**.

El **transporte militar** forma parte de la conducción militar y, por lo tanto, las autoridades responsables de esta última no podrán desatender el problema de sus transportes, sin grave riesgo para el cumplimiento de su propia misión. En consecuencia, corresponderá a la autoridad militar intervenir en la **conducción de los transportes** en cuanto se vincule con sus propios intereses.

Esta intervención se producirá por vía de asesoramiento y siguiendo los canales normales del mando al conductor de la guerra, único que puede adoptar y en su caso modificar las resoluciones propias de la **conducción de los transportes**.

2. NECESIDADES DE TRANSPORTES EN LA GUERRA.

Para tratar este punto en orden más o menos cronológico, consideraremos dos períodos distintos, por las diferentes exi-

gencias que imponen a los transportes. El primero, abarca la movilización y la concentración y el segundo, que llamaremos de operaciones, se desarrolla después de completada ésta hasta la finalización de la guerra.

a) **Durante la movilización y concentración.**

En este período deberán correr los siguientes transportes militares en forma más o menos simultánea:

—**Transportes de movilización.**

Son los que deberán efectuar el traslado de personal, material, ganado, elementos de requisición, etc., hacia los centros de movilización de las fuerzas armadas, con el fin de remontarlas a su pie de guerra (movilización de las fuerzas armadas), y de todo el personal, materias primas, instalaciones, etc., necesarios para incrementar la industria de guerra (movilización industrial).

Como puede deducirse de lo enunciado, estos transportes se caracterizan por:

- La heterogeneidad de sus cargas.
- Abarcar los orígenes y destinos más diversos, es decir, prácticamente todos los itinerarios.
- No alcanzar normalmente volúmenes muy considerables en todas las circunstancias.

Son prácticamente los primeros transportes militares que deben cumplirse para la guerra, pudiendo comenzar antes del día 1º de movilización (incluidos en ellos los de Vigilancia de Fronteras).

Es por todo ello que, en la medida de lo posible, estos transportes se satisfarán con el servicio ordinario y trenes o barcos extraordinarios, pudiendo requerir con alguna frecuencia la asignación de servicios especiales.

Es fácil advertir que la realización de estos transportes no representará una exigencia de carácter tal que perturbe seriamente el tráfico normal de paz, o sean las necesidades corrientes del frente interno.

—Transportes de preparación territorial.

Por su gran magnitud, requerirán generalmente servicios especiales que vendrán desarrollándose desde la paz y que podrán continuar luego, en el segundo período, hacia las zonas de operaciones, desde los orígenes más diversos.

—Transportes de concentración.

Comenzarán tan pronto finalice la movilización de las primeras unidades.

Dentro de estos transportes involucramos los de Protección de Fronteras, debiendo hacerse la salvedad de que los correspondientes a los abastecimientos para la concentración podrán comenzar aun durante la paz, en el período de tensión política.

Representan la máxima exigencia militar a los transportes.

—Transportes de evacuación territorial.

Aprovecharán al máximo los transportes por propios medios, los de retorno de las fuerzas armadas y los servicios ordinarios, aunque pueden también requerir servicios especiales.

Por tal causa, pueden ser de escasa gravitación sobre los transportes del frente interno.

—Transportes de producción de guerra.

Comprenden los necesarios para la industria de guerra y, como se ha expresado, se caracterizarán por no ser de volumen considerable y por su regularidad, lo que permite incluirlos dentro de los transportes del frente interno.

Comenzarán generalmente al mismo tiempo y aún antes que los de movilización industrial.

En conjunto, podemos apreciar que durante la movilización y aún antes del día 1º, los transportes militares significarán un apreciable recargo sobre los transportes normales de paz, en perjuicio, por consiguiente, de los transportes del frente interno.

En efecto; si bien los transportes que comenzarán antes del día 1º de movilización, o sean los de preparación territorial, los

de abastecimientos para la concentración, los de movilización industrial y los de producción de guerra, son de volumen bastante considerable, por la anticipación con que se inician deberán ser incluídos, dentro de lo posible, en los horarios del servicio ordinario de paz, reforzado con trenes y barcos extraordinarios y servicios especiales. Recién la iniciación de la movilización de las fuerzas armadas y de inmediato la de los transportes de concentración impondrán, sobre todo en determinadas direcciones, una exigencia adicional de tal magnitud que realmente habrá de afectar a los transportes del frente interno.

Esta situación se tendrá ya prácticamente en el período de guerra, con la consiguiente influencia de los medios aéreos y del sabotaje enemigos sobre los medios de transportes.

De lo expresado hasta ahora, surge la necesidad de que al iniciarse la movilización de las fuerzas armadas, los transportes deberán adecuar su tráfico para servir principalmente a las necesidades de la conducción militar, a expensas de las del frente interno, las que sólo podrán ser satisfechas en una mínima proporción indispensable.

Es decir que, en la paz, será menester programar un tráfico especial que contemple las nuevas exigencias a que deben servir los transportes en la guerra, el que deberá comenzar a regir simultáneamente con la iniciación de la movilización militar.

Sin embargo, pudiera ocurrir que por contingencias de la conducción política o por la necesidad de acelerar algunos transportes militares fuera necesario poner en vigencia ese tráfico de guerra antes del día 1º de movilización, aunque no sea sino en las líneas que más interesan a la conducción militar.

Esta circunstancia lleva a pensar en la conveniencia de prever que el citado tráfico de guerra deba ir implantándose antes del mencionado día en forma parcial y progresiva.

Plan mínimo.

Este tráfico de guerra deberá ser programado en la paz por la autoridad de gobierno de los transportes, Ministerio de Transportes en nuestro caso, sobre la base de las necesidades

militares de transporte y de las necesidades mínimas e imprescindibles del frente interno en el orden de la economía de guerra y de la vida y actividades de la población.

Al plan de transportes que contempla las necesidades mínimas del frente interno, se le ha dado en llamar "Plan mínimo"; lo confecciona también el Ministerio de Transportes y será la base para efectuar la planificación de los servicios destinados a las Fuerzas Armadas, utilizándose a tal fin las disponibilidades que aquél deja libres.

Mientras las necesidades de orden militar no reclamen la total utilización de las disponibilidades en las líneas y medios de transportes, el "Plan Mínimo" podrá ser reforzado con tantos otros servicios como lo permitan las circunstancias.

Sin embargo, el procedimiento expuesto puede no consultar en la mejor forma las características de los transportes militares.

En efecto; hemos visto que ellos pueden reclamar a veces la momentánea disminución y aun supresión de los transportes del frente interno, en el lapso y en las direcciones que se lleven a cabo.

Esta eventualidad lleva a considerar la conveniencia de que el "Plan Mínimo", sobre todo en las direcciones que más interesen a la conducción militar, se confeccione una vez conocidas las necesidades militares.

b) Durante las operaciones.

Durante este período, tendremos los siguientes transportes militares que continuarán del período anterior:

- De preparación territorial: Cuyo volumen puede haber disminuído notablemente.
- De evacuación territorial: Tendiendo a desaparecer.
- De abastecimientos: Son los más importantes y se desarrollarán con un volumen y una frecuencia más o menos regulares.
- De producción de guerra: Continuarán con la re-

gularidad ya señalada, incluídos dentro de los transportes del frente interno, pero probablemente incrementados.

Los transportes militares adquirirán en este período, pues, características similares a los transportes del frente interno, por lo que puede apreciarse que podrán ser cumplidos por los medios con sólo un esfuerzo adicional.

El factor de perturbación lo introducirá la aparición de una nueva necesidad militar de transportes: **los transportes de operaciones.**

Son aquellos que se originan en los acontecimientos cambiantes de las operaciones militares y que podrán o no haber sido previstos y planeados en la paz.

Comprenden el traslado de los comandos, unidades de tropa y de servicios, con los abastecimientos correspondientes, dentro o de una a otra zona de operaciones.

Comparten, en general, las mismas características de los transportes de concentración, aunque podrán variar en cuanto al detalle de su planeamiento, en razón del tiempo disponible y de su menor volumen.

Sus orígenes y destinos serán menos variados y sus desplazamientos serán cortos o largos, según se desarrollen en el marco táctico o estratégico.

Requerirán la máxima prioridad en el uso de los medios y podrán imponer la anulación total de los transportes del frente interno durante el lapso en que se lleven a cabo.

La ejecución de estos transportes reclamará un verdadero desplazamiento del "centro de gravedad" de los transportes, poniendo a prueba la elasticidad de los planes elaborados en la paz.

Los transportes del frente interno, en este período, podrán aprovechar las mayores disponibilidades de medios que dejan libres los transportes militares, para reforzar el "Plan Mínimo".

Esta circunstancia favorecerá la conducción de los transportes para hacer frente a las exigencias de la producción y

el comercio de la Nación, que deberán procurar incrementarse en la guerra para mantener la potencialidad económica del país.

Los mayores trastornos para la conducción de los transportes, en este período, lo constituirán principalmente los efectos de la aviación y sabotaje enemigos sobre los medios y las fuentes de energía, así como la eventual escasez de combustibles, el desgaste del material y las dificultades para su reparación y renovación.

Todas estas circunstancias deben ser adecuadamente valoradas en la paz al confeccionarse los planes, procurando arbitrar soluciones que estén dentro de las posibilidades de la Nación en la guerra.

En tal sentido, las previsiones no se deberán limitar solamente al plazo calculado para la duración de la guerra, sino que deberán ir más lejos, pues aun cuando el cálculo resultara exacto, la vuelta del país a la normalidad de paz y su reconstrucción será un trabajo en gran parte de transportes, y los transportes deberán estar listos para cumplirlo sin demoras ni inconvenientes.

3. MOVILIZACION DE LOS TRANSPORTES.

Como hemos visto a través de lo expresado, ya en la movilización y aún antes, cuando comienzan los transportes militares, los medios de transportes deberán hacer frente a exigencias sensiblemente mayores y en direcciones generalmente distintas a aquellas del tiempo de paz, para las que se han establecido. Esta situación, que con distintas variaciones se mantiene durante toda la guerra, impone a los transportes sufrir alteraciones que pueden ser profundas.

Estas alteraciones deben ser previstas y solucionadas por la **movilización de los transportes**, la que no se referirá, a diferencia de otras actividades, tanto al personal o material como a su adecuada distribución y a los trabajos para aumentar el rendimiento en las direcciones que en la paz no tenían mayor importancia.

Además, la influencia de factores de perturbación del mo-

vimiento, particularmente de la acción aérea enemiga, requerirá una acertada apreciación de los inconvenientes, daños e interrupciones, de los medios que se han de poner en juego para evitarlos y, en todos los casos, previsiones para que los efectos probables no invaliden los planes trazados, lo que implica darles la máxima flexibilidad posible.

Estas previsiones naturalmente no serán uniformes, sino que se harán necesarias, sobre todo, en determinados medios, redes o líneas.

Esta situación determinará que sea la autoridad militar la que oriente a la técnica mediante directivas que dejen bien en claro las direcciones de mayor interés para las Fuerzas Armadas, dando una base cierta para la ejecución de la movilización.

También surge de lo expresado, que la movilización de los transportes deberá efectuarse con anticipación a la del Ejército de Campaña. Ello debe ser así, para que el Ministerio de Transportes disponga de un tiempo prudencial, a fin de poner en ejecución sus propias previsiones para hacer frente a las mayores exigencias que imponen los transportes militares.

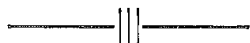
Por supuesto que los trabajos que involucra la movilización no podrán cumplirse íntegramente en el lapso disponible para la misma. Es por ello que convendrá que muchos de esos trabajos se realicen durante el tiempo de paz, procurando a la vez el mejoramiento del sistema de transportes, y que otros de mayor envergadura se incluyan en los planes de gobierno, dejando para realizar durante la movilización aquellos que no haya convenido o no se hayan podido realizar antes.

4. CONCLUSIONES.

- 1) Las mayores exigencias de transportes militares se tendrán en el período de la movilización, cuando casi simultáneamente comiencen los transportes de concentración y hasta la terminación de éstos.
- 2) La iniciación de la movilización militar y de la concentración significan un recargo adicional para los

transportes, de tal magnitud, sobre todo en determinadas direcciones, que hace necesario programar en la paz y poner en vigencia en esa oportunidad, un tráfico de guerra para servir principalmente a las necesidades de la conducción militar y las mínimas del frente interno.

- 3) Los transportes militares comenzarán con bastante anticipación al día 1º de movilización y su intensidad puede ser tal, que convenga ir implantando el tráfico de guerra (Plan Mínimo y transportes militares) antes de ese día, en forma parcial y progresiva.
- 4) El "Plan Mínimo", sobre todo en las direcciones más utilizadas por la conducción militar, convendría fuera programado una vez conocidas las necesidades militares.
- 5) Después de la concentración y hasta la terminación de la guerra, las necesidades militares de transportes se reducen en beneficio de los transportes del frente interno, que deberán incrementarse en lo posible para mantener la economía de la nación, salvo que se presente la necesidad de efectuar transportes de operaciones.
- 6) La movilización de los transportes debe realizarse con bastante anticipación a la movilización militar, en forma progresiva, incluyendo medidas que ya deben llevarse a cabo en los planes de gobierno de tiempo de paz.
- 7) Los planes de transporte se confeccionan en la paz para ser ejecutados en la guerra, y deben tener en cuenta las perturbaciones que pueden introducir en los mismos la acción enemiga y las previsibles crisis de combustibles, materiales, etc.
- 8) Las previsiones de transportes para la guerra deben ser de largo alcance, procurando que al terminar la misma, los transportes se hallen listos para contribuir a la rápida reconstrucción de la vida normal del país.



REVISTA DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

Año XXXV :: OCTUBRE - DICIEMBRE 1957 :: No. 327

Sumario

| | |
|--|-----|
| PROBLEMAS ACTUALES DE LA POLITICA INTERNACIONAL. Por el Dr. Isidoro Ruíz Moreno | 457 |
| LAS CONSTITUCIONES ARGENTINAS: | |
| —ENSAYOS CONSTITUCIONALES DE 1813, 1819 Y 1826. Por el Dr. Alberto Rodríguez Galán | 483 |
| —PACTOS INTERPROVINCIALES. Por el Dr. Héctor P. Lanfranco. | 507 |
| —LAS REFORMAS DE 1949. LA CONSTITUCION VIGENTE Y REFORMAS PROYECTADAS. Por el Dr. Alberto Padilla | 526 |
| LA RESISTENCIA INTERIOR FRANCESA DURANTE LA OCUPACION ALEMANA ENTRE 1940-1945. Por el Teniente Coronel François Pierre Badie | 537 |
| UNA CONCEPCION FRANCESA: LA DIVISION MECANIZADA RAPIDA. Por el Teniente Coronel Patrice de Naurois | 553 |
| LA GUERRA TOXICA. Por el Teniente Coronel Osvaldo Canavosio | 574 |
| LA CONDUCCION Y MOVILIZACION DE LOS TRANSPORTES PARA LA GUERRA. Por el Mayor Manuel Rodríguez | 637 |

La Dirección de la Revista deja a sus colaboradores la entera responsabilidad de las opiniones o juicios vertidos, a cuyo fin, cuando no sean artículos de la Dirección, las colaboraciones aparecerán con el nombre del autor.