

IESE  
Instituto de Enseñanza Superior del Ejército  
Instituto Universitario Art. 77 – Ley 24.521  
Escuela Superior de Guerra  
“Tte Grl Luis María Campos”



## **TRABAJO FINAL DE LICENCIATURA**

**Título:** “El sistema de transporte para la concentración de tropas y medios previo a la Operación Overlord.”

**Que para acceder al título de Licenciado en Estrategia y Organización (CALRRMM) presenta el Mayor C FERNANDO LUJAN GONZALEZ.**

**Director de TFL:** Tcnl A LEONARDO A. ZARZA

**Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de octubre 2012.**

**ÍNDICE GENERAL**

CONTENIDO	PÁGINA
<b><u>PARTE I: INTRODUCCIÓN</u></b>	
1. Tema.	1
2. Antecedentes y justificación del problema.	1
3. Enunciado del problema.	3
4. Alcance del trabajo.	4
5. Objetivo general.	4
6. Objetivos particulares.	4
7. Marco Conceptual.	5
8. Antecedentes.	5
<b><u>PARTE II: DESARROLLO</u></b>	
<b><u>Capítulo Nro 1</u></b>	
Particularidades de la designación del My WEDEMEYER como el cerebro del Planeamiento Logístico de Overlord.	6
Bibliografía de Albert C Wedemeyer.	6
Pensamiento relacionado con la Logística.	7
Designación de Wedemeyer.	9
Conclusiones Parciales.	10
<b><u>Capítulo Nro 2</u></b>	
Estructuras creadas Ad Hoc y actualización doctrinaria referida al Transporte dentro del US ARMY.	11
Generalidades del Servicio de Transporte del US Army.	11
Conformación del Servicio de Transporte en el US Army.	11-16

Operaciones de Transporte.	17-18
Conclusiones Parciales.	18-19
<b><u>Capítulo Nro 3:</u></b> Determinación de las exigencias en tiempo y espacio, distancias, volúmenes, y criterios para la determinación de las terminales de carga, modos y submodos de transporte de tropas y medios.	20
Inicio de los Cálculos Logísticos.	20-22
Transporte por modo Aéreo	22-26
Terminales de Transporte y Carga	26-28
Conclusiones Parciales.	28-30
Conclusiones Finales.	31-32
Bibliografía empleada.	33-34

**IESE**  
**INSTITUTO DE ENSEÑANZA SUPERIOR DEL EJÉRCITO**  
**INSTITUTO UNIVERSITARIO – Art. 77 – Ley 24.521**  
**ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA**  
**“Tte Grl Luis María Campos”**

*“2012 – Año de Homenaje al Doctor D. MANUEL BELGRANO”*

**ABSTRACT**

El presente trabajo tuvo por finalidad determinar en qué forma se logró la optimización organizacional del sistema de transporte para la concentración de tropas y medios previos a la operación de desembarco conjunto y combinado más importante de la historia, la Operación Overlord.

Para ello, abordamos el trabajo a partir del análisis de ciertos factores determinantes; factores éstos que constituirán los distintos capítulos que conformarán el trabajo en cuestión. Para cada capítulo del trabajo nos hemos fijado objetivos particulares, los cuales son contribuyentes al logro del objetivo general autoimpuesto.

La metodología a emplear está basada en el método deductivo y el diseño de la investigación es explicativo. La técnica de validación a aplicar es el análisis bibliográfico de los documentos seleccionados que conforman el cuerpo de estudio y el método empleado es el método deductivo siendo el diseño de la investigación de carácter explicativo.

Debido a la falta de investigaciones específicas sobre el tema ya que la investigaciones existentes previas hacen referencia a las funciones actividades y tareas posteriores a Overlord y para el mantenimiento de las tropas después de efectuado el desembarco, el marco teórico que encuadra el presente trabajo está conformado por material de consulta referente a la creación de organizaciones logísticas como monografías existentes sobre la función de Transporte posteriores a la Ira Guerra Mundial en la División de Transporte del Ejército de los Estados Unidos, y libros como:

- RANDOLPH LEIGH, 48 millones de Toneladas para Eisenhower, Circulo Militar Vol 336.
- SERGIO GAUTO VEL HARTMAN, Historia de la Segunda Guerra Mundial, Editorial Andrómeda.
- STEPHEN BADSEY, Normandía 1944, Osprey Military.
- ALBERT NORMAN, Operación Overlord, Círculo Militar Vol 479.
- CHARLES E KIRKPATRIC An unknown future and a doubtful present writing the Victory Plan of 1941.

Finalmente de la investigación realizada ha surgido que la Operación Conjunta Combinada más grande de la historia tuvo como centro de gravedad la Logística, especialmente el Transporte previo al desembarco, trabajando en forma coordinada tanto los Comandantes de las distintas Fuerzas como sus Estados Mayores y Elementos Logísticos creando tanto nuevos elementos como designando Comandantes aptos para las tareas de planeamiento y ejecución optimizando la organización y asignando prioridades.

**IESE**  
**INSTITUTO DE ENSEÑANZA SUPERIOR DEL EJÉRCITO**  
**INSTITUTO UNIVERSITARIO – Art. 77 – Ley 24.521**  
**ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA**  
**“Tte Grl Luis María Campos”**

*“2012 – Año de Homenaje al Doctor D. MANUEL BELGRANO”*

**PARTE I**

**INTRODUCCIÓN**

**1. Tema de Investigación**

El sistema de transporte para la concentración de tropas y medios previo a la Operación Overlord.

**2. Antecedentes y justificación del problema**

Previo al amanecer del día 06 de Junio de 1944 y a la aparición de las más de 2700 naves de la flota Aliada conformada por cruceros, acorazados, destructores de escoltas, buques de desembarco de vehículos de combate y lanchas de asalto de infantería, se desarrollaron tanto en EEUU como en Gran Bretaña una serie de funciones actividades y tareas determinantes para cumplimentar la Operación Overlord.

A lo largo de la historia de la humanidad y despreciando la variable tecnológica, sobre todo la resultante de la revolución industrial, la clave de la victoria de los conflictos armados que se llevaron a cabo fueron el planeamiento y ejecución de de la función logística.

Julio Cesar afirmaba que el éxito de la campaña militar se erigía sobre tres pilares fundamentales perfectamente definidos y sincronizados en tiempo y espacio: **Vini, Vidi, Vinci**; Vine Vi y Vencí.<sup>1</sup>

Pero para poder **vencer** que es la culminación exitosa de la maniobra táctica, y previo a **ver** que es acción fundamental de la gestión de la información, hay que **venir** o llegar al objetivo.

Y particularmente esa es la acción de la cual va a depender el desarrollo de cualquier operación, y no es ni más ni menos que el Apoyo Logístico, que implica no solamente la acción de llegar sino hacerlo al lugar necesario, a tiempo y en las mejores condiciones posibles.

Rüstow define a la **logística** con las siguientes palabras: *El ejército es un organismo completo, en cada momento de su acción le vemos perseguir un pensamiento estratégico, ordenación táctica al mismo tiempo. Este orden táctico es la incorporación o desarrollo de la*

---

<sup>1</sup> LLEGAR , Manual de Transporte en Operaciones de Proyección , Javier Ruiz Arévalo Editorial Ittakus, Ed 2007.

*idea y entre la idea y su incorporación viene a colocarse el cálculo especial de las relaciones, el plan, la orden de ejecución. Así creemos fijar su verdadero puesto a la parte del arte militar que Jomini llamó logística y es esa ciencia que abraza toda la acción del Estado Mayor General.*<sup>2</sup>

Otra de las características que tiene la logística es su omnipresencia; en todas las actividades que se desarrollan a diario el Apoyo Logístico está presente y determina la posibilidad o no de ejecutar cualquier acción influyendo directamente en la factibilidad de la concreción de la actividad.

Según el reglamento de LOGISTICA DE MATERIAL PARA LA ACCION MILITAR CONJUNTA *la logística de material, comprende el conjunto de actividades destinadas a brindar sostén a las fuerzas, proporcionando el material (efecto), las instalaciones y los servicios, con aptitud adecuada, ya sea en calidad como en cantidad y así también en lugar indicado y tiempo oportuno.*<sup>3</sup>

Según el ROD 19-02 LOGISTICA DE MATERIAL *la Logística es el campo de la Conducción que comprende el conjunto de actividades destinadas a brindar sostén a las fuerzas, proporcionando recursos con la aptitud adecuada, en cantidad, en calidad y en el tiempo y lugar oportuno. Se caracterizará por la estrecha coordinación e integridad de procedimientos, desarrollados desde los niveles inferiores hasta el máximo nivel específico o conjunto, para obtener y mantener la capacidad operacional requerida por la fuerza.*<sup>4</sup>

Tomando en cuenta estas dos definiciones y comparando las estructuras de ambas queda claramente evidenciado el fin último de la logística y las características que debe tener este apoyo. Este fin último apunta al sostén de las fuerzas, y las características necesarias de este sostén son que el mismo debe ser ejecutado en tiempo y en forma. Un apoyo que no llega en tiempo es como contar con una pieza de artillería sin munición.

Y para que éste apoyo llegue a tiempo es que existe una función denominada Transporte. Según el ROP 25—01 *Se entiende por Transporte al movimiento de tropas efectuado con medios no orgánicos del usuario.*<sup>5</sup>

*Comprenderá el movimiento de personal, medios y abastecimientos, así como también los equipos, instalaciones y comunicaciones necesarios para ejecutar tales movimientos.*

*El conjunto de actividades necesarias para el planeamiento, dirección, ejecución y control de este tipo de movimientos, será de competencia del "Servicio de Transporte", el cual y con tal propósito agregará, asignará o pondrá en apoyo de los usuarios, los medios no orgánicos disponibles que podrán ser militares (pertenecientes al IMT u otra Fuerza Armada) o civiles (privados u oficiales).*

---

<sup>2</sup> Rüstow L' art mil. au XIX siegle, Tomo I, pág. 385 Ed 1973

<sup>3</sup> RC 14-02 LOGISTICA DE MATERIAL PARA LA ACCION MILITAR CONJUNTA Ed 2006

<sup>4</sup> ROD 19-02 LOGISTICA DE MATERIAL Ed 2001

<sup>5</sup> ROP 25-01 CONDUCCION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE Ed 2001

Las características que tiene esta función son:

- *No es un fin en sí mismo.*
- *Es reflejada. (Atención externa en la misma calidad que reciba la actividad originaria de la cual sea accesoria o satélite).*
- *El transporte no puede almacenarse y está sometido a demandas con variaciones temporales importantes.*
- *El transporte se ve afectado por cambios profundos coyunturales.*
- *No hay un servicio de transporte sino una infinidad de servicios.*
- *Los diferentes modos experimentan diferencia de trato en materia de infraestructura.<sup>6</sup>*

*Para poder diferenciar y administrar esta función es que la misma se ejecuta mediante distintos modos, que constituyen las distintas formas de ejecutar el transporte y que exigen una técnica distinta para el planeamiento y ejecución debido a las características propias de las infraestructuras de los medios que emplean, de los rendimientos, posibilidades y capacidades, etc.*

*Tales modos son los siguientes:*

- *Modo por tierra: Submodos ferrocarril, automotor, etc.*
- *Modo por agua: Submodos de superficie, submarino, etc.*
- *Modo por aire: Submodos helicóptero, avión, etc.*
- *Modo multimodal: Empleo de dos o más medios*

*Los movimientos serán ejecutados por los distintos medios existentes, estos comprenden todos los equipos automotores, ferroviarios, navales y aéreos con aptitud para el acarreo de personal, cargas y animales, afectados al servicio de transporte, como así también, los elementos auxiliares para el manipuleo de cargas y animales.*

*De acuerdo con su origen, se clasifican en:*

*a. Medios militares del Servicio de Transporte: Son los organizados en unidades y/o subunidades, operados con personal militar, con vehículos que, por su color y emblemas son perfectamente identificables.*

*b. Medios civiles del Servicio de Transporte: Son los provenientes de empresas de transporte (ferroviario, automotor, marítimo o aéreo), operadas con personal civil, identificados por una credencial que certifica la prestación de un transporte militar.*

*Las tareas a ejecutar por las organizaciones de Transporte son:*

*a. Participar en las tareas del Estado (Plana) Mayor Especial como elemento asesor de*

---

<sup>6</sup> Grl Emilio Flouret **MANUAL DE TRANSPORTE, ESG, 2008.**

*Transporte.*

- b. Efectuar el seguimiento y control de gestión de todas las imputaciones, asesorando al Oficial de Transporte sobre aquellas medidas correctivas que se estimen oportunas.*
- c. Colaborar en la administración de los recursos y su control.*
- d. Participar en el análisis de los requerimientos de transporte para satisfacer las necesidades de su unidad y/o de los elementos dependientes.*
- e. Auxiliar en la confección del anteproyecto del Presupuesto de Transporte.*
- f. Asesorar en la asignación anual de los recursos del presupuesto, para los movimientos de transporte programados y eventuales de todas las imputaciones.*
- g. Entender y colaborar en el procesamiento de la información a tramitar por el SILT (Sistema Informático Logístico de Transporte) y proceder a su difusión.*
- h. Confeccionar, mantener y actualizar los archivos de datos del Servicio, para constituir estadísticas que permitan confeccionar el presupuesto o brindar todo otro tipo de asesoramiento.*
- i. Participar en la planificación, contratación y ejecución de movimientos de Transporte.<sup>7</sup>*

### **3. Enunciado del problema**

¿Cómo se logró la optimización organizacional del sistema de transporte para la concentración de tropas y medios previos a la operación de desembarco conjunto y combinado más importante de la historia?

### **4. Alcance del trabajo**

El presente trabajo se encuentra íntimamente ligado con la gran cantidad de factores que influyen en las organizaciones, produciendo cambios en las mismas y hasta la conformación de nuevas organizaciones ya sea para complementar las anteriores o para mejorar su efectividad, elaborando una nueva estrategia de trabajo, para evitar que el Marco Externo influya en forma negativa evitando con esto la cumplimentación de los objetivos previstos.

Para poder afrontar estos cambios necesarios en la organización influenciados y estrechamente relacionados con el marco externo se deben determinar en forma precisa *el que, el cómo* y *el con que*, para posteriormente y apoyado en una base científica diagramar la

---

<sup>7</sup> **Contibucion Academica de la Catedra Logistica de la ESG Tte Grl Luis Maria Campos- Año 2012.**



organización necesaria flexibilizando los modos de acción y articulando la misión con los medios disponibles.

## 5. **Objetivo General**

Determinar la organización específica y particular para comprender en qué forma se integraron los medios disponibles durante el planeamiento y ejecución del transporte de personal y medios hasta la ejecución de la Operación Neptuno.

## 6. **Objetivos Particulares**

### a. Objetivo particular Nro 1

Describir las particularidades de la designación del My Wedemeyer como el cerebro del planeamiento Logístico de Overlord.

### b. Objetivo particular Nro 2

Determinar dentro de las organizaciones militares las estructuras creadas Ad Hoc previas a la ejecución de la Operación Neptuno para la optimización de la función de Transporte.

### c. Objetivo particular Nro 3

Determinar las exigencias en tiempo y espacio, distancias, volúmenes, y criterios para la determinación de las terminales de carga, modos y submodos de transporte de tropas y medios.

## 7. **Marco conceptual**

La investigación se basará en el análisis de libros, documentales, trabajos de investigación y publicaciones las cuales serán enmarcadas en las prescripciones reglamentarias vigentes del Ejército Americano durante la Segunda Guerra Mundial determinando las respuestas tanto para los interrogantes de los objetivos específicos como para el del objetivo general.

## 8. **Antecedentes.**

Debido a la falta de investigaciones específicas sobre el tema debido a que la investigaciones existentes previas hacen referencia a las funciones actividades y tareas posteriores a Overlord y para el mantenimiento de las tropas después de efectuado el desembarco, se tendrán en cuenta como material de consulta referente a la creación de organizaciones logísticas monografías existentes sobre la función de Transporte posteriores a la Ira Guerra Mundial en la División de Transporte del Ejército de los Estados Unidos.

## **PARTE II**

### **CAPITULO I**

Describir las particularidades de la designación del My Wedemeyer como el cerebro del planeamiento Logístico de Overlord.

#### **Introducción**

En este capítulo se desarrollará una breve reseña de la biografía de Albert Coady Wedemeyer y las circunstancias que lo llevaron a ser el elegido para la difícil misión de plasmar en planes la actualización doctrinaria de las prescripciones reglamentarias de carácter logístico, así como las funciones actividades y tareas necesarias para poder movilizar las Fuerzas Armadas Norteamericanas.

#### **Sección I**

De lo analizado en el libro El Plan de la Victoria Albert Coady Wedemeyer nació en Omaha, Nebraska el 9 de julio de 1897, durante su infancia recibió una fuerte influencia Jesuítica adquiriendo una gran cantidad de conocimientos sobre economía y cálculos complejos.

Ingresó a West Point en junio de 1916 egresando en abril de 1918 adelantando su egreso debido a que el desarrollo de la Ira Guerra Mundial y la necesidad de oficiales así lo exigía.

Previo a ir a su primer destino y una vez finalizada la Ira Guerra Mundial, Wedemeyer y sus compañeros realizaron una gira por el campo de batalla europeo, en donde conoció al General John Pershing y al entonces Teniente Coronel George Marshall.

A su regreso y luego de un breve paso por la Escuela de Infantería Wedemeyer fue destinado al Regimiento de Infantería 29 en Fort Benning como instructor. Luego de un incidente menor que le costó una corte marcial se desempeñó como ayudante del Brigadier General Paul Malone.

En 1923 se trasladó a las Islas Filipinas prestando servicios en varias Unidades de las Islas, regresa a Washington en 1927 desempeñándose como ayudante del Brigadier General Herbert Williams.

En 1930 es destinado al Batallón de Infantería XV en Tianjin China. Se traslada nuevamente a las Filipinas desempeñándose como ayudante del Grl Kilbourne, y posteriormente del Grl Embick. Este hecho sería el punto de inflexión en la vida de Wedemeyer ya que contrae matrimonio con la hija del Grl Embick convirtiéndose éste como su mentor, influyendo de manera considerable en su pensamiento estratégico asociado con su interés en los aspectos económicos de la guerra.

En 1934 Wedemeyer regresa al los EEUU para asistir al Command and General Staff College en donde se gradúa con honores al cabo de dos años, lo que sumado a su dominio del idioma

germano le sirvió para ser recomendado para asistir a la Escuela de Guerra de Alemania, en esa época los EEUU y Alemania tenían un acuerdo para hacer intercambios de cuadros.

En Junio y Julio de 1936 es temporalmente destinado a la División de Inteligencia en Washington, en donde conoce al Agregado Militar Alemán Cnl Von Boetticher con quien establece una amistad férrea interiorizándose sobre los aspectos económicos asociados con el desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas al campo de combate.

Nuevamente en Berlín y como egresado de la Escuela de Guerra Alemana fue asignado a una gira con tropas en donde se desempeñó como Comandante de un Batallón Antitanque, en donde aprendió mucho sobre la movilidad de las Unidades Alemanas, quedando impresionado con la nueva doctrina alemana.

Más allá de basar su pensamiento militar en la experiencia adquirida y apoyándose en los escritos de Clausewitz, Wedemeyer se vio iluminado por la idea de un General Prusiano Von Goltz quien determinaba que el truco de la guerra y la clave del éxito de cualquier operación militar consistía en elaborar la estrategia correcta en el momento adecuado y para confrontar al enemigo en el lugar y momento crítico y con la mayor cantidad de fuerza posible.

Pero para poder aplicar esa fuerza son necesarias una serie de acciones en donde el Comandante tiene la responsabilidad de adoptar la organización adecuada para lograr el estado final operacional necesario, y asegurar que el apoyo logístico que necesitan las fuerzas que de él dependen, para el logro de los objetivos operacionales impuestos, sea sostenido durante toda la campaña.

## **Sección 2**

La clave del éxito del sostenimiento logístico de las operaciones es poder determinar con antelación cuales son las necesidades genéricas y globales necesarias previas durante y una vez finalizadas las operaciones militares.

Estas variables necesarias son:

- La concentración de los medios en el Teatro.
- El despliegue de los elementos del orden de batalla.
- Las maniobras y operaciones que se lleven a cabo.
- A una eventual redistribución de las fuerzas, como parte de las operaciones en desarrollo.
- Al finalizar las operaciones hasta el repliegue de las fuerzas. Puede incluir el apoyo a la estabilización.
- Al repliegue de los elementos hasta la salida del Teatro.

- A la desmovilización del Teatro (Logística Reversa).

Las características de la concepción anglosajónica sobre la guerra implican la necesidad de un poder militar abrumador, para lo cual los recursos militares y económicos de la nación se debieron calcular hasta el más mínimo detalle a fin de sostener en forma ininterrumpida el flujo de efectos necesarios para las tropas desplegadas y así romper la resistencia organizada del enemigo.

Según Wedemeyer, influenciado por el pensamiento de Von Der Goltz, el lado de las fuerzas en oposición que pueda apoyar el esfuerzo con mayor eficiencia será el que goce de una ventaja inconmensurable.

Teniendo en cuenta el concepto de Nación en Armas y determinando claramente que una de las fuerza en oposición, la que se defiende, cuenta con una ventaja sustancial con respecto a la fuerza que ataca.

Esta ventaja, que se multiplica con el correr del tiempo está dada por una serie de factores tales como el conocimiento del TO, conocimiento profundo de todas las vías de comunicación, al estar operando en su propio territorio.

La obtención de los medios de transporte y abastecimiento de los mismos se facilitan en forma exponencial con respecto al atacante que se aleja de su nación y lleva consigo todo el aparato logístico necesario para el sostenimiento de las operaciones razón por la cual durante el planeamiento la determinación de necesidades y la previsión son fundamentales. Se deberá tender a que las organizaciones de material trabajen por funciones, como los agrupamientos convencionales de actividades, para obtener un objetivo común y sostenido en el tiempo.



My Albert Wedemeyer  
(Fuente: Escribiendo El Plan de la Victoria)

A principios del año 1941 en la oficina de la División Planes de Guerra, que estaba a cargo del Grl Marshall quien a su vez conocía a Wedemeyer de su paso por Europa, se encontraban en ella las mentes más brillantes, pero sobresalía por su intelecto, educación y experiencia la de Albert Wedemeyer a quien se le encomendó el planeamiento de la movilización de las Fuerzas Armadas para su empleo en otro territorio.



Grl George Marshall  
(Fuente: Biografía del Gral Marshal  
Ed Plus Ultra)

### Sección 3

Hacia principios de 1941 la sociedad Norteamericana se debatía sobre el papel que debería desempeñar EEUU con respecto a la crisis en Europa, determinando una clara polaridad entre quienes sostenían que un gran poder conlleva una gran responsabilidad razón por la cual debería intervenir en las operaciones Aliadas, en contraposición el resto de la sociedad que bogaba por la no participación esgrimiendo que sería un terrible error.

*El Grl Marshall estaba convencido que no era tiempo de improvisaciones, y debido a que los planes de movilización eran obsoletos pues eran los previstos durante la Ira Guerra Mundial, se enfocó en la actualización de los mismos para poder ser aplicados en caso de un despliegue en masa de las Fuerzas Armadas. Fue así que le ordenó al Brigadier General Leonard T Gerow formular planes a largo plazo conjuntamente con la Armada y la Fuerza Aérea.<sup>8</sup>*

Tal era la importancia de las previsiones de carácter logísticas que fueron canalizadas a través del Secretario de Guerra hasta el mismo Presidente Roosevelt quien en forma personal se encargó de unificar los requerimientos de las tres Fuerzas a fin de determinar las necesidades de

---

<sup>8</sup> CHARLES E KIRKPATRIC An unknown future and a doubtful present writing the Victory Plan of 1941.

producción necesarias para derrotar a todos los enemigos potenciales poniendo como fecha límite para la elevación de dichos requerimientos el 10 de septiembre de 1941.



Jefe del Estado Mayor del Ejército Grl George Marshall  
y Secretario de Guerra Henry L Stimson. (U.S Army  
Collection, National Archives)

Fue así como llegaron en forma abrumadora los miles de requerimientos de las distintas Fuerzas, el gran problema que existía era buscar quien sería el responsable de plasmar en planes que fueran ejecutables en poco tiempo y en forma efectiva dichos requerimientos.

El Gr Marshall había expuesto que el Ejército usualmente tenía todo el tiempo del mundo, pero no contaba con el dinero necesario para ejecutar sus planes, pero ahora la situación era distinta contaban con el dinero y la aprobación del gobierno pero no disponía de tiempo, la persona indicada para planificar el sostenimiento logísticos de las fuerzas Americanas era Albert Wedemeyer.

### **Conclusiones Parciales:**

Si bien dos de los aspectos contribuyentes al logro de la excelencia en el funcionamiento de un Estado Mayor son la eficiencia de los individuos y la eficiencia del conjunto, en este caso particular primordialmente se tuvo en cuenta como punto de partida para el trabajo del Estado Mayor la designación de Wedemeyer como cerebro del Plan de la Victoria. Esta designación fue llevada a cabo en base a sus conocimientos y sus experiencias profesionales que lo hicieron el indicado evidenciando una personalidad con ciertas particularidades actitudinales, aptitudinales en el campo de la destreza y del conocimiento que conllevaron al Grl Marshall a no pensar en otra persona que no fuera Wedemeyer para esta empresa.

## CAPITULO II

Determinar dentro de las organizaciones militares las estructuras creadas Ad Hoc previas a la ejecución de la Operación Neptuno para la optimización de la función de Transporte.

### Introducción

Durante los albores de la Segunda Guerra Mundial en Estados Unidos de Norte América la corriente de pensamiento basada en el Atrition (Saturación de Medios) hizo que el Apoyo Logístico adquiriera una gran relevancia para poder mantener el flujo de medios necesarios para la cumplimentación con éxito de este tipo de política.

### Sección 1

Previo al año 1944 la Logística en el Ejército Americano contemplaba las funciones de transporte y abastecimiento, como primordiales para lograr el eficiente sostenimiento de las operaciones, teniendo en cuenta la complejidad de las mismas durante la Segunda Guerra Mundial se tuvo en cuenta la capacitación del personal que tuviera participación directa o indirecta en este tipo de actividades referentes al Apoyo Logístico.

*El funcionamiento de los medios de transporte militares, particularmente los terrestres en el caso del Ejército, constituyen en tiempo de guerra uno de los problemas fundamentales para la conducción superior de las Fuerzas Armadas, por lo que su solución estará normalmente, en manos de personal militar especialmente capacitado en esta importante tarea.*

*La magnitud de los efectivos militares en relación con los grandes espacios a cubrir, la rapidez y flexibilidad que impone la tecnología a la guerra moderna, como también la variedad y magnitud del equipamiento necesario para el sostén de las operaciones, han convertido a los transportes en un "instrumento de carácter estratégico".*

*El éxito de una concepción estratégica -ofensiva o defensiva- dependerá, en buena medida, del rendimiento de los medios de transporte. Su mejoramiento no podrá lograrse durante los períodos previos a la iniciación de las operaciones militares y menos aún, durante la ejecución de las mismas. Por ello, los prolongados períodos de paz serán dedicados al planeamiento y ejecución de aquellas obras que, cuidadosamente seleccionadas, le posibilitarán satisfacer las exigencias futuras.*

*En tiempo de paz se planificará detalladamente el transporte militar para responder a las exigencias de la movilización, despliegue y apoyo de las operaciones en las distintas hipótesis de guerra. El estudio pormenorizado de las necesidades de las tropas y las capacidades de los medios, posibilitará la adopción de soluciones aptas y factibles y orientará acertadamente las obras de mejoramiento de la infraestructura de transporte.*

*Establecido el despliegue estratégico- militar (estratégico- operacional), se elegirán las rutas de transporte que, partiendo de los emplazamientos iniciales, conducen a las zonas de reunión seleccionadas.*

*La determinación de prioridades, oportunidades de llegada y los modos o medios a emplear, serán una función del comandante que le posibilitará el uso del transporte como instrumento estratégico militar u operacional.*

*La determinación de las capacidades de los medios, su obtención y la implementación del movimiento será una función técnica del servicio que posibilitará materializar, con eficiencia y oportunidad, la intención del comandante.<sup>9</sup>*

## **Sección 2**

Con respecto a la Función de Transporte del US Army desarrollaremos una breve reseña de la conformación del mismo una vez finalizada la Ira Guerra Mundial.

*En su informe de 1919 al Secretario de Guerra, el Jefe de Estado Mayor declaró que un plan para la reorganización del Ejército en la luz de la experiencia durante la guerra se había cristalizado, y se había presentado con la recomendación de que se transmita a la consideración de Congreso.*

*Este proyecto de ley establecía un cuerpo del transporte y un Cuerpo de motor de transporte como elementos independientes del Ejército.*

*Había claramente dos posturas bien determinadas, la de la creación de un elemento de transporte totalmente independiente que ejecutara sus actividades tanto en la paz como durante el desarrollo de cualquier tipo de conflicto, y la creación de dos elementos uno para la ejecución de actividades y tareas durante la paz y otro durante el desarrollo de cualquier tipo de conflicto.*

*El resultado fue la Ley Pública 242 del 4 de junio de 1920, generalmente conocida como la Ley de Reorganización del Ejército, en virtud del cual el transporte se incluyó entre las responsabilidades de la Intendencia.*

*Conforme a la Ley del Congreso, mediante una directiva del Departamento de Guerra se emitió la orden de transferencia del servicio de transporte y servicio de transporte de motor a la Intendencia, el 15 de julio.*

*La Directiva declaraba lo siguiente: "El Servicio de Transporte se organizará y funcionará como un servicio independiente de la Intendencia, y tendrá a su cargo el transporte del Ejército por tierra y agua, incluido el transporte de tropas y suministros por medios mecánicos o de los animales medios, y con el control de los medios de transporte de todas las clases y tipos requeridos por el Ejército".*

*De conformidad con esta Directiva, el Intendente General emitió una circular donde se declaró que el Servicio de Transporte se divide en las siguientes unidades:*

---

<sup>9</sup> **ROP-25-01-II CONDUCCION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TOMO II Transporte Operacional Ed 2001**



*División Administrativa, División de Transporte de Animales, Motor División de Transportes, División de Transporte Ferroviario, División de Transporte de Agua.*

*En junio de 1930 el Servicio de Transporte se había transformado en la División de Transporte, que abarcaba una rama de transporte de motor, una rama de transporte por ferrocarril y una rama de Transporte por Agua, de acuerdo con la orden de cada una de estas ramas iba a ser autónoma y así organizada como para permitir su funcionamiento como una división independiente en cualquier momento, "las funciones de la Rama Administrativa fueron absorbidas por las ramas restantes, la función de planificación, fue absorbida por la División Administrativa, que mas adelante tendría responsabilidad en la planificación de la las Actividades de Transporte en los comienzos de la Segunda Guerra Mundial."<sup>10</sup>*

El estallido de la guerra en Europa, encuentra a la División de Transporte organizado en tres ramas, a saber, de transporte a motor, transporte de agua, y el tráfico comercial.

El 26 de julio de 1940, la actividad de transporte de motor, que había crecido muy rápidamente, fue sacada de la División de Transporte y se estableció como División de transporte a motor.

En agosto de 1940, el Jefe Interino de la División de Transporte, propuso añadir al Transporte por agua y a la rama de tráfico comercial, un sector administrativo, una División de Investigaciones (para manejar las investigaciones, reclamaciones, contratos y otros asuntos legales), una rama de movimiento de las tropas de control y de mercancías y un Poder de control de carga.

El Intendente General aprobó el plan cuando, y si un esfuerzo mayor que en la actualidad se lleva a la existencia. Señaló que había pocas posibilidades de asignar a los medios de transporte adicionales a las Divisiones, Oficiales del ejército regular, y recomendó la búsqueda de Oficiales de la Reserva competentes para cumplir esas funciones.

A lo largo de los primeros meses de la Guerra, la Función de Transporte de la Intendencia estaba sujeta a la División de Suministros (G-4) del Estado Mayor General.

Durante el período de paz, cuando estas operaciones fueron en gran medida de rutina, la supervisión del personal parece haber sido de naturaleza similar. Tras el estallido de la guerra en Europa, sin embargo, el Transporte dentro Ejército entró en un período de rápida expansión y la situación del transporte en todo el mundo se tornó crítica.

Bajo estas circunstancias, el Oficial de Materiales (Suministros) G-4, tuvo un papel cada vez más activo en la planificación y, finalmente, en la dirección de las operaciones de transporte.

Durante 1941 la capacidad de la administración de la función de Transporte del G-4 se tornó indispensable conformando secciones separadas para tratar el transporte por modo agua, por ferrocarril, a motor y el tráfico aéreo. Tres meses después de que Estados Unidos entró en guerra, es decir, en marzo de 1942, el transporte fue sacado del control del Cuerpo de Intendencia y se lo colocó en las manos de una nueva organización, *El Servicio de Transporte*.

---

<sup>10</sup> ADMINISTRATION OF TRANSPORTATION IN THE UNITED STATES ARMY, Agosto 1944.

*Durante el año 1942 el General E. D. Gregory con el Apoyo del Departamento de Guerra, decidió nombrar un grupo de coordinación de transporte, con representantes de todas las ramas de la industria del transporte, para que le ayuden a afrontar la situación que se preveía se iba a desencadenar. La composición original era la siguiente:*

*Sr. Harry Crooks, Presidente Terminal Almacenes, Chicago.*

*Sr. Alexander Dann, Presidente, Unión barcaza líneas, Pittsburgh.*

*Sr. John M. Franklin, Presidente, líneas de Estados Unidos, Nueva York.*

*Sr. Arthur M. Hill, Presidente Asociación Nacional de operadores de autobuses de Motor, Washington.*

*Sr. R. C. Morse, Vicepresidente ferrocarril de Pennsylvania, Philadelphia.*

*Coronel I. W. Oliver, US Army*

*Sr. John L. Rogers, Comisario Comisión de comercio interestatal, Washington.*

*Sr. Ted V. Rodgers, Presidente American Trucking asociaciones, Washington*

*Sr. C. R. Smith, Presidente de American Airlines, Inc., Nueva York.*

*Sr. C. C. Wardlow Representante de Conferencia Pasajeros Transatlántico, Nueva York.<sup>11</sup>*

El General Gregory explicó el alcance general de sus intereses de transporte y esbozó tres puntos principales a considerar:

1. Aumentar la eficiencia de los medios de transporte que eran utilizados por el ejército.
2. Unificar la conducción de los distintos medios de transporte: agua, ferrocarril, carretera, aire.
3. Planificar las líneas de comunicación, tanto para la zona del interior y el teatro de operaciones, que aseguran un flujo constante de suministros a las tropas y reducir el volumen de suministros en tránsito o almacenados para prever los problemas y las necesidades en el campo de transporte en caso de una emergencia mayor.

El resto de la reunión fue dedicado a un análisis más detenido de estos problemas, con la ayuda del jefe de la División de transporte, Coronel Cordiner y un análisis de las actividades de planeamiento organización dirección y control de la Comisión recientemente conformada.

---

<sup>11</sup> Monografía sobre TRANSPORTATION ADVISORY GROUP, Office of Quartermaster General 1943

Tanto los Jefes de las Fuerzas Armadas Norteamericanas como el Secretario de Guerra estaban conscientes que el Golpe final contra Alemania para poder destruir su poderío militar devendría de una invasión al continente Europeo.

El punto de aplicación de esa maniobra desde el año 1942 era a través del Canal de la Mancha por lo tanto siempre tuvieron en cuenta las maniobras en el Mediterráneo como simples maniobras de velo y engaño.

Una de las necesidades más urgentes de la División de transporte, en vista de la dificultad de obtención de buques, era una estimación fiable del volumen de suministros del departamento de guerra que podría prever para mover a bases de ultramar. Un estudio que se efectuó a lo largo de unos seis meses, pero sin resultados satisfactorios. Las investigaciones iniciadas por el coronel Oliver, actuando para el grupo, reveló rápidamente la razón.

El suministro de armas y servicios simplemente no podrían predecir cuán rápidamente la industria sería capaz de hacer las entregas bajo el programa existente de suministro del ejército, o en qué medida ese programa sería sujeta a revisión, razón por la cual unos de elementos que se deben tener en cuenta para el planeamiento Logístico que es la determinación de los volúmenes de abastecimientos no podía ser develado.

Una vez aprobado por el Congreso sobre la base de cifras de estimación de tonelaje del departamento de guerra que se moverían al extranjero durante ese año, fue preparada por el presidente del grupo, que entretanto había sido designado también jefe de la Subdivisión de Control del tráfico de la División de transporte, la determinación de los posibles volúmenes a ser transportados.



Edificio de Munición del Departamento de Guerra de los Estados Unidos, lugar donde se encontraban las oficinas de la División Planes. (U.S Army Collection, National Archives)

Sobre la cuestión de futuros aumentos generales de tráfico, se encontró que una estimación del tráfico ferroviario en los Estados Unidos en 1941 y 1942 se preparó a través de los esfuerzos de cooperación de la Asociación de American, ferrocarriles y la Oficina de investigaciones y estadísticas de la Comisión Consultiva en el Consejo de defensa nacional.

Esta estimación, que fue promulgada inicialmente a finales de enero de 1941 y revisada durante los siguientes podrán probablemente dio una previsión tan exacta de la carga de tráfico interior como podría haber hecho bajo las condiciones imperantes entonces.

Los ferrocarriles habían mantenido constantemente viva la cuestión del nuevo material rodante, pero estaban dispuestos a realizar pedidos conservadoramente, desde hacía una década que ha habido un exceso considerable de equipos de tráfico. En cuanto a la navegación de ultramar, la Comisión Marítima había logrado intensificar su programa de construcción gradualmente para satisfacer los requerimientos previsibles y estaba preparada para continuar este proceso como la situación lo requiriera.



El Primer Ministro Churchill y el Presidente Roosevelt una vez finalizada la Conferencia de la Arcadia (U.S Army Collection, National Archives)

Posteriormente al ataque de los Japoneses al Pearl Harbour el antiguo acuerdo ABC 1 se efectivizó, concretándose una reunión entre el Presidente Roosevelt y el Primer Ministro Churchill, en la Conferencia de La Arcadia en donde se concretaron en medidas militares las previsiones hechas durante ABC 1. Alemania era declarada como el principal enemigo, la maquinaria de guerra de los EE UU se ponía en marcha.

En forma coordinada se trabajaba en el plan de operaciones para la invasión inicialmente con la determinación de los efectivos, aproximadamente 48 Divisiones, debían ser las necesarias para la ejecución de la Operación.

Entre la primavera de 1942 y 1943 el Grl Marshall se trasladó con una delegación hacia Gran Bretaña para tomar contacto con las autoridades británicas a fin de poner a prueba el Plan estudiar su aptitud, factibilidad y aceptabilidad; asimismo y en base a los cálculos sacados de las necesidades.

Tanto el pensamiento militar británico como el norteamericano se basaban en el desarrollo de una guerra móvil basada en el empleo de los blindados, por lo tanto se debieron idear una serie de equipos y maquinarias que se adaptaran a las necesidades del Alto Mando.

### **Sección 3**

*Las operaciones de transporte requerirán una conducción centralizada, una ejecución descentralizada y un ajustado planeamiento de los movimientos. Ello posibilitará emplear los medios disponibles en un sistema integrado y suficientemente flexible para satisfacer eficazmente las necesidades de la conducción.*

*La organización y el despliegue del servicio, en propio territorio, se regirá por los siguientes principios de conducción:<sup>12</sup>*

- a. El Servicio de Transporte se organizará para dirigir y coordinar los medios militares de transporte e integrar en los planes y programas de movimientos, los medios disponibles de transporte civil.
- b. Se buscará el máximo aprovechamiento de los medios civiles de transporte y de sus instalaciones, tanto público como privado, manteniendo sus estructuras operativas normales y reservando, para el personal y medios militares, la función coordinadora entre el elemento prestatario civil y el usuario militar.
- c. La organización del sistema se basará en una estructura flexible y transitoria; agregando y segregando elementos de acuerdo con las necesidades del tráfico, sin mantenerlos ociosos, particularmente los medios civiles bajo control militar.

*El funcionamiento de los medios de transporte militares, particularmente los terrestres en el caso del Ejército, constituyen en tiempo de guerra uno de los problemas fundamentales para la conducción superior de las Fuerzas Armadas, por lo que su solución estará normalmente, en manos de personal militar especialmente capacitado en esta importante tarea.*

<sup>12</sup> **ROP-25-01-II CONDUCCION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TOMO II Transporte Operacional Ed 2001**

*La magnitud de los efectivos militares en relación con los grandes espacios a cubrir, la rapidez y flexibilidad que impone la tecnología a la guerra moderna, como también la variedad y magnitud del equipamiento necesario para el sostén de las operaciones, han convertido a los transportes en un "instrumento de carácter estratégico".*

*El éxito de una concepción estratégica -ofensiva o defensiva- dependerá, en buena medida, del rendimiento de los medios de transporte. Su mejoramiento no podrá lograrse durante los períodos previos a la iniciación de las operaciones militares y menos aún, durante la ejecución de las mismas. Por ello, los prolongados períodos de paz serán dedicados al planeamiento y ejecución de aquellas obras que, cuidadosamente seleccionadas, le posibilitarán satisfacer las exigencias futuras.<sup>13</sup>*

### **Conclusiones Parciales**

El responsable de planificar en el marco estratégico la invasión fue un nuevo Órgano creado con ese fin Cuerpo de Comandantes Combinados el cual estaba compuesto por el Comandante en Jefe, Comandante en Jefe del Comando de Combate de las Reales Fuerzas Aéreas, el Comandante en Jefe de las Fuerzas Territoriales, el Director del Comando de Operaciones Combinadas, y el Comandante General del Teatro de Operaciones Europeo del Ejército de los Estados Unidos, este Cuartel General de Planificación sería conocido como el COSSAC<sup>14</sup>.

Al mismo tiempo en que se estudiaba el lugar exacto para ejecutar el desembarco, el COSSAC conformó un Estado Mayor Administrativo que sería el encargado de planificar todos los aspectos logísticos de la Operación a cargo del Mayor General H M Gale y cuyo nombre clave sería Roundup (nombre que se le dio a los primeros planes del cruce del canal antes de ser denominado Overlord).

De los estudios efectuados por éste Comando Logístico se determinaron una serie de requerimientos de carácter crítico para poder sostener la invasión.

El período desde la mediados de 1942 y principios de 1943 sería empleado para transportar personal y medios desde las terminales de embarque en los EEUU hacia las distintas terminales en Gran Bretaña, esta Operación recibiría el nombre de Operación Bolero.

"Bolero", fue el nombre en clave utilizado en las comunicaciones oficiales para sustituir a "Reino Unido" en cuanto al manejo de cargas y a la ejecución del transporte de personal material y medios a las Islas.

---

<sup>13</sup> *ROP-25-01-II CONDUCCION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TOMO II Transporte Operacional Ed 2001*

<sup>14</sup> **COSSAC: RANDOLPH LEIGH, 48 millones de Toneladas para Eisenhower, Circulo Militar Vol 336, Ed 1965.**

Este Plan fue presentado por primera vez por el Comandante General de la Fuerza Aérea Henry H. Arnold al General George C. Marshall el 12 de abril de 1942, y puso en marcha un gran movimiento de hombres y material fundamentales para la Operación Overlord.

Más allá de la planificación de Bolero se debía contemplar no solo el transporte de los efectivos y lo medios sino también el acantonamiento de la tropas en Inglaterra, en Londres se previó el alojamiento de 1.147.000 soldados incluyendo 137.000 reemplazos para fines de marzo de 1943.

Unos de los más significativos por el gran volumen que se debía manejar era el combustible. De ser efectivo el desembarco en Normandía una vez aseguradas las cabezas de playa se iniciaría con el desembarco del material no solo de blindados sino de vehículos de todo tipo que demandarían una gran cantidad de combustible. La solución para este problema fue la construcción de un oleoducto por debajo del Canal de la Mancha ejecutando transporte por tuberías.

## **CAPITULO III**

Determinar las exigencias en tiempo y espacio, distancias, volúmenes, y criterios para la determinación de las terminales de carga, modos y submodos de transporte de tropas y medios.

### **Introducción**

Luego de la Conferencia de la Arcadia y una vez definidas claramente las dos Direcciones Estratégicas posibles, el Mediterráneo o Francia, el peso de la decisión recaería en el actor que más medios fuera a emplear, desde ya que éste era EEUU.

El factor preponderante que definió la elección de la invasión a través de Francia fue el logístico, pues la distancia existente desde los EEUU hasta Gran Bretaña, lugar donde se concentrarían toso los elementos, era más corta que la distancia hasta África del Norte, que era el paso obligado para llegar hasta el Mediterráneo. Asimismo la distancia desde Gran Bretaña hasta Francia era menor que la existente entre el Norte de África y cualquier lugar de Europa.

Una de las necesidades más urgentes de la División de transporte, en vista de la dificultad de obtención buques, era una estimación fiable del volumen de suministros del departamento de guerra que podría prever para mover a bases de ultramar.

### **Sección I**

Las investigaciones iniciadas por el coronel Oliver y ordenadas por el Grl Marshall, actuando para el grupo, revelaron rápidamente que tanto el suministro de armas como los servicios a proveer no se podrían predecir, es decir no se sabía a ciencias y ciertas cuán rápidamente la industria sería capaz de hacer las entregas bajo el programa existente de suministro del ejército, o en qué medida ese programa sería sujeta a revisión, razón por la cual unos de elementos que se deben tener en cuenta para el planeamiento Logístico que es la determinación de los volúmenes de abastecimientos no podía ser consolidado.

El Grl Marshall por intermedio del Secretario de Guerra apresuró la maquinaria política a fin de acelerar los tiempos para poder determinar los valores necesarios para el planeamiento logístico.

Una vez aprobado por el Congreso sobre la base de cifras de estimación de tonelaje del departamento de guerra que se moverían al extranjero durante ese año, fue preparada por el presidente del grupo, que entretanto había sido designado también jefe de la Subdivisión de Control del tráfico de la División de transporte, la determinación de los posibles volúmenes a ser transportados.





Secretario de Guerra Robert Patterson (U.S Army Collection, National Archives)

Inicialmente el transporte de las tropas estaría cubierto por la Asociación Nacional de operadores de Autobuses y la American Trucking Associations.<sup>15</sup>

En enero de 1941, el departamento de guerra experimentó con la contratación de empresas civiles una mejora considerable en lo referente al movimientos de tropas en masa, en donde aproximadamente 25000 hombres de las distintas unidades militares con sus equipos, fueron transportados por autobús y camión en distancias que van desde los 50 hasta 400 km para su movilización a los distintos lugares de acantonamiento previo a ser enviados a las distintas terminales de carga.

Los resultados fueron considerados satisfactorios, revelando detalles relativos a que una mayor planificación y experiencia eran necesarias. En este caso, los transportistas recibieron varias semanas para formular sus arreglos y ensamblar el equipo necesario.

A fin de automatizar la utilización de este medio se determinaron puntos específicos de reunión o recolección y entrega, a distancias de hasta 1000 Km nombrando asesores dentro de las distintas empresas de transporte para poder coordinar las actividades de las mismas con los requerimientos de las distintas fuerzas.

El período desde la mediados de 1942 y principios de 1943 sería empleado para transportar personal y medios desde las terminales de embarque en los EEUU hacia las distintas terminales en Gran Bretaña, esta Operación recibiría el nombre de Operación Bolero.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Monografía sobre ORGANIZATION AND ACTIVITIES OF THE TRAFFIC CONTROL BRANCH, Transportation Division OQMG 1943

<sup>16</sup> ALBERT NORMAN, Operación Overlord, Círculo Militar Vol 479, Ed 1971



Almacenamiento de efectos en una de las Terminales de Transporte (U.S Army Collection, National Archives)

## **Sección II**

En mayo de 1942, y con una fecha tentativa de ejecución para abril de 1943, la División de Operaciones del Departamento de Guerra y de USAAF en coordinación con el Departamento de Planes habían elaborado las coordinaciones necesarias para transportar desde los Estados Unidos hasta Gran Bretaña más de un millón soldados estadounidenses:

525.000 tropas de tierra  
240.000 soldados de la fuerza aérea  
235.000 de los Servicios de Abastecimiento. <sup>17</sup>

El Grl Arnold le solicitó al Grl Marshall adelantar el comienzo del Transporte de sus elementos de acuerdo el siguiente detalle:

1 de abril de 1943, de 21 grupos de bombas pesadas (B-17 y B-24), 8 grupos de bombas Medio (B-26 y B-25), 9 grupos de bombas de luz (A-20), 17 grupos de combate (P-38, P-39, P-40 y P-47), 6 grupos de observación y 8 grupos de transporte - un total de 69 grupos de combate más sus unidades de servicio.

El General Arnold se reunió con la Royal Air Force a finales de mayo de 1942 y presentó el programa de EE.UU. para la llegada del Ejército y la Fuerza Aérea al Teatro antes de marzo de 1943, sumando un total de 3.649 aviones.

---

<sup>17</sup> RANDOLPH LEIGH, 48 millones de Toneladas para Eisenhower, Circulo Militar Vol 336, Ed 1965.

La propuesta prevé la acumulación de 15 grupos durante dos meses. Con exclusión de los escuadrones de observación que se adelantarían para ejecutar las operaciones de exploración del campo de combate.

El General Arnold prevé que para el 1 de abril fecha límite, las unidades de combate de la Octava Fuerza Aérea tendría 800 bombarderos pesados, 600 bombarderos medianos, 342 bombarderos y cazas ligeros, 960.

El movimiento de los grupos de combate asignados por aire comenzó en mayo de 1942 con el envío de tropas por modo agua submodo superficie utilizando todo tipo de buques y navíos.

El movimiento de los aviones comenzaron en junio después se tomó la decisión de que el transporte de los cazas no fuera hecho desde el continente sino que se utilizarían los aviones que ya estuvieran desplegados en las cercanías de Europa, teniendo en cuenta que los mismos no cuentan con el equipo adecuado para la navegación y las comunicaciones transoceánicas.

Tres grupos fueron asignados para la primera fase del movimiento: el grupo 97 (B-17 Flying Fortress), 1 ° Grupo de Caza (P-38 Lightning), y el Grupo 60a portador de la tropa (C-47 Skytrain).

Estos grupos se reunieron en la costa este, una terminal multimodal que se denominó la "zona de concentración" para los vuelos al extranjero a través de la ruta de vuelo norte.

A finales de agosto de 1942, durante la Operación Bolero se habían transportados por modo Aire y por Modo Agua submodo superficie 386 aviones: 164 P-38 de la 1ª y 14 grupos de combate, 119 B-17 de la 97ª, 301ª y Grupos 92ª y 103 C-47 de la 60ª y 64 grupos transportadores.

En total 920 aviones habían sido transportados por modo aire desde Estados Unidos a Inglaterra a finales de 1942, y 882 habían llegado por modo Agua.



Terminal de Carga Multimodal en Nueva York  
(U.S Army Collection, National Archives)

Con respecto al transporte por tuberías cabe destacar la obra de gran envergadura que se ejecutó para poder alimentar la fuerza de desembarco.

PLUTO<sup>18</sup> fue el nombre clave que se le dio a este sistema de transporte por tuberías. Consistía en construir un oleoducto por debajo del canal desde Gran Bretaña.

El esquema fue desarrollado por Arthur Hartley, jefe de ingenieros de una Compañía Petrolera Anglo-Iraní.

La gran cantidad de medios blindados y de vehículos de las tropas aliadas en el continente requerían una gran cantidad de combustible para poder operar debido a que los recursos locales inicialmente estarían en mano de los Alemanes, asimismo se determinó que no era factible depender del transporte del combustible con buques cisternas debido a que los mismos eran vulnerables tanto a las condiciones meteorológicas como a los ataques de los submarinos o embarcaciones de menor calado de los alemanes.

Todos estos factores hicieron que se estudie este modo de transporte para el combustible, fue así que comenzaron los ensayos sobre los distintos tipos de materiales necesarios para concretar la construcción de la tubería. Finalmente se decidió por una cañería fabricada por Siemens y Henley's.

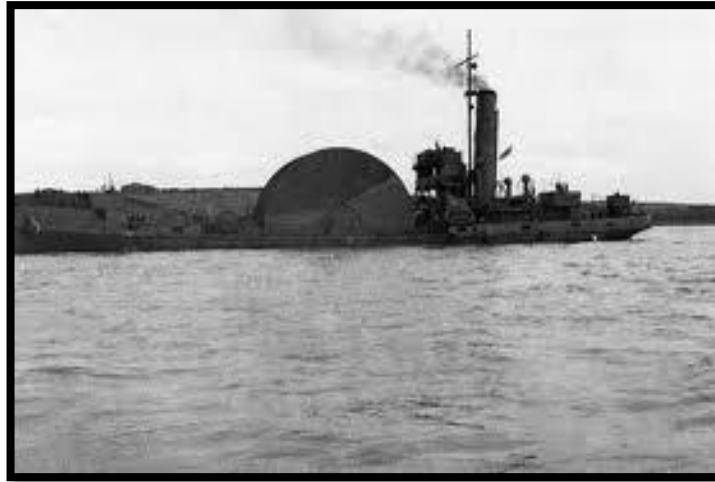


Cañería fabricada por Siemens y Henley's. (Historia De la 2da Guerra Mundial)

---

<sup>18</sup> PLUTO (Pipe Lines Under the Ocean) Albert Norman OPERACION OVERLORD, , Circulo Militar Vol 479 Ed 1971

El otro problema que se debía resolver era la instalación del sistema de tuberías, para lo cual se modificó un buque, los HMS Holdfast instalando un nuevo tambor de arrastre de diez pies de diámetro, junto con el arco tipo rodillo y equipo de popa necesario para desenrollar la tubería.



HMS Holdfast con la proa modificada (Historia De la 2da Guerra Mundial)

Estos oleoductos estaban conectados con estaciones de bombeo en la costa de Gran Bretaña las cuales mantenían el flujo de combustible necesario a requerimiento de las Unidades desembarcadas en la costa de Francia.

Hacia fines de 1944 por la tubería PLUTO se habían transportado más de 172 millones de galones de combustible que fueron indispensables para mantener el ritmo constante de las operaciones en Europa.



Exclusa de la cañería en la Isla y vista de las cañerías con la marea baja (British Army Collection, National Archives UK)

Para poder visualizar la importancia del transporte por modo marítimo simplemente basta con enumerar los volúmenes de material necesarios para la Operación Overlord y el sostenimiento logísticos de las fuerzas expedicionarias en Europa, como la cantidad de Unidades que fueron transportadas con su equipamiento al completo.

(Ver Anexo 1)

*El barco es sin duda el rey de los medios para el transporte de cargas asociado a las operaciones de proyección; combinado con tramos terrestres para enlazar los puertos con los puntos de origen y destino final de la carga, ofrece ventajas significativas respecto a sus rivales: el avión (capacidad y precio) y el tren (inexistencia de redes adecuadas para multitud de posibles teatros, falta de flexibilidad).*

*La evolución de tráfico marítimo comercial ha supuesto un notable aumento de las posibilidades disponibles y aconseja que, en la medida de lo posible, la carga a embarcar consista siempre en material rodante o contenedores (descartamos a priori el empleo de otros tipos de carga, como carga seca o líquidos a granel, en la operaciones de proyección).<sup>19</sup>*

### **Sección 3**

Las terminales de Transporte son áreas del servicio de transporte organizadas para efectuar la transferencia de las cargas entre las autoridades que efectúan el movimiento y los usuarios requirentes.

Las terminales de origen y de destino, señalarán el principio y el fin de la responsabilidad de la autoridad de transporte en la ejecución de un movimiento.

Las terminales son puntos clave en el sistema de distribución y sustentan el concepto de la operación de transporte, a todos los niveles y en todo tipo de operaciones.

Proporcionan capacidad para carga, descarga y manipulación de carga y personal entre diferentes modos de transporte. Junto con los modos de transporte definen la estructura de transporte de la operación.

Una de las claves del planeamiento logístico para el transporte por este modo es la determinación de las terminales de carga las cuales deben cumplir una serie de requisitos como la profundidad del puerto, la existencia de depósitos para almacenar la carga previa a su despacho, la presencia de grúas con una gran capacidad de carga, y la capacidad de operación de carga simultánea, debe contar con una amplia accesibilidad ya sea por rutas o por vías férreas para facilitar el ingreso de las cargas.

---

<sup>19</sup> LLEGAR , Manual de Transporte en Operaciones de Proyección , Javier Ruiz Arévalo Editorial Ittakus, Ed 2007.



Terminal de Carga Marítima en Estados Unidos  
(Transportation Advisory Group Collection, National Archives)

Las terminales de carga marítimas se dividen en:

- **Terminales de carga general:** Es aquella terminal marítima que permite operar a grandes barcos con cubiertas para almacenamiento de carga general y con amplias zonas de trabajo entre estas naves y los muelles, varios de los cuales tendrán grúas, aunque en muchas terminales de este tipo la descarga debe realizarse con los medios del propio barco. Este tipo de terminales son habituales en países no muy desarrollados donde el volumen de tráfico o la falta de instalaciones sofisticadas impiden el desarrollo de terminales especializadas. La carga manejada en estos puertos consiste generalmente en pallets y cajas de distintos tamaños.
- **Terminales ro-ro:** Son terminales especialmente diseñadas para transferir carga rodada: la carga es el propio vehículo o va sobre camión. Requieren muelles adecuados y amplias zonas para aparcamiento de vehículos. La característica definitoria de estas terminales es que la carga permanece en todo momento sobre ruedas.
- **Terminales combi:** Estas terminales proporcionan una combinación de instalaciones que permiten trabajar con contenedores y carga convencional en la misma zona; en un mismo muelle podemos encontrar grúas convencionales y pórtico; lo mismo ocurre en la zona de tierra de la terminal, en la que existen zonas para acumulación de contenedores, con todo lo necesario para su manipulación, además de almacenes para carga general.

La ventaja de estas terminales es que ambos tipos de carga pueden manipularse en la misma zona, sin necesidad de mover el barco de una zona a otra para su descarga. Dada la combinación de diferentes tipos de carga que normalmente incluyen los barcos

*militares, este tipo de terminales será normalmente la más eficaz para su descarga, máxime si el mismo muelle dispone de rampa ro-ro.<sup>20</sup>*

### **Conclusiones Parciales**

Teniendo en cuenta los volúmenes de carga a manipular las características de los distintos medios y habiendo realizado estudios pormenorizados a fin de optimizar y coordinar los medios existentes tanto militares como civiles se definieron las Terminales de carga marítimas para los distintos tipos de efectos y medios como así una parte de los efectivos. El resto del personal se embarcó por modo aéreo así como aquellos efectos que por su urgencia se transportaran también por este modo.

Las Unidades Aéreas que participaron en el Transporte por modo Aéreo desde los Estados Unidos a Gran Bretaña fueron:

21 grupos de bombarderos pesadas (B-17 y B-24).  
8 grupos de bombarderos Medianos (B-26 y B-25)  
9 grupos de bombarderos Pequeños  
8 grupos de transporte  
1 grupo el 60avo Gpo Transp (C-47 Skytrain).

Todos estos grupos Aéreos no solamente ejecutaron el transporte de las tropas sino también transportaron Aviones de menor tamaño.

Con respecto a los elementos tanto Divisionales como los no Divisionales que tuvieron participación directa con la función de Transporte podemos citar los siguientes:

Elementos Divisionales (hay que tener en cuenta que estos elementos se encontraban en cada una de las Divisiones de Infantería).

- Headquarters, Special Troops, Infantry Division. (Jefatura de Compañía de Intendencia de Tropas Especiales de la División de Infantería)
- HHC Infantry Division. (Jefatura de Compañía de Intendencia de la 1era División)

Elementos no Divisionales:

- HHC, First Army. (Jefatura de Compañía de Intendencia del 1er Ejército)

---

<sup>20</sup> LLEGAR , Manual de Transporte en Operaciones de Proyección , Javier Ruiz Arévalo Editorial Ittakus, Ed 2007.



- Headquarters, Special Troops, First Army. (Jefatura de Compañía de Intendencia de Tropas Especiales del 1er Ejército)
- HHC, VII Corps
- 184th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 185th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 186th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 187th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 226th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 228th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 229th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 270th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 271st Port Company (Compañía de Estibadores)
- 272d Port Company (Compañía de Estibadores)
- 273d Port Company (Compañía de Estibadores)
- 279th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 280th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 282d Port Company (Compañía de Estibadores)
- 283d Port Company (Compañía de Estibadores)
- 298th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 300th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 301st Port Company (Compañía de Estibadores)
- 302d Port Company (Compañía de Estibadores)
- 303d Port Company (Compañía de Estibadores)
- 304th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 305th Port Company (Compañía de Estibadores)
- 363d Quartermaster Service Company (Compañía de Servicio de Intendencia)
- 453d Amphibious Truck Company (Compañía de camiones Anfibios)
- 458th Amphibious Truck Company (Compañía de camiones Anfibios)
- 459th Amphibious Truck Company (Compañía de camiones Anfibios)
- 462d Amphibious Truck Company (Compañía de camiones Anfibios)
- 468th Amphibian Truck Company (Compañía de camiones Anfibios)
- 478th Amphibious Truck Company (Compañía de camiones Anfibios)
- 479th Amphibious Truck Company (Compañía de camiones Anfibios)
- HHD, 487th Port Battalion (Jefatura del Batallón de Estibadores)
- 490th Port Battalion (Batallón de Estibadores)
- 526th Ordnance Tank Maintenance Company (Compañía de Mantenimiento de Blindados)
- 556th Quartermaster Railhead Company (Compañía de Intendencia -Ferrocarril)
- 559th Quartermaster Railhead Company (Compañía de Intendencia -Ferrocarril)
- 562d Quartermaster Railhead Company (Compañía de Intendencia -Ferrocarril)
- 582d Engineer Dump Truck Company (Compañía de Ingenieros de camiones de Bombeo)
- 3604th Quartermaster Truck Company (Compañía de Camiones de Intendencia)
- 3712th Quartermaster Truck Company (Compañía de Camiones de Intendencia)
- 3807th Quartermaster Truck Company (Compañía de Camiones de Intendencia)
- 3820th Quartermaster Gas Supply Company (Compañía de Intendencia de Abastecimiento de combustibles).

- 3891st Quartermaster Truck Company (Compañía de Camiones de Intendencia)
- 3892d Quartermaster Truck Company<sup>21</sup>
- 

Con respecto al transporte por modo marítimo la casi totalidad de los movimientos fueron ejecutados por los barcos del tipo Liberty.

Los buques clase Liberty fueron buques de carga artillados, construidos en los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, para satisfacer la Ley de Préstamo y Arriendo con Gran Bretaña, en reemplazo de la flota mercante hundida por los submarinos alemanes, y para mantener los convoyes de abastecimiento con la Unión Soviética. Los Liberty fueron llamados los buques de la victoria, tenían una capacidad de carga de 9140 toneladas y una velocidad de 11 nudos.

La USMC construyó en total 531 buques Liberty, 414 cargueros y 117 transportes. Los primeros 34 Victory tuvieron los nombres de las naciones aliadas, los siguientes 218, recibieron nombres de ciudades americanas; los siguientes 150 de instituciones educativas, los demás nombres diversos de las instituciones culturales norteamericanas y demás.<sup>22</sup>



Buque de carga Tipo Liberty Fuente:<http://imageshack.us/photo/my-images/268/libertyvictor2.jpg/>

<sup>21</sup> CHARLES E KIRKPATRIC An unknown future and a doubtful present writing the Victory Plan of 1941.

<sup>22</sup> Fuente <http://www.shipbuildinghistory.com122300Oct12>

## Conclusiones

La organización de los recursos disponibles será la actividad consistente en vincular y armonizar todos los medios (humanos y materiales) disponibles, con la finalidad de satisfacer las exigencias impuestas, buscando la mayor eficiencia y el menor costo posible, teniendo en cuenta que la logística normalmente no debe limitar la maniobra táctica, y en contra de los paradigmas existentes, durante el desarrollo de la Operación Overlord el Problema Militar Operativo no fue la operación táctica en sí misma por más compleja que ésta fuere, sino que el gran problema que se suscitaba era el sostenimiento logístico de los elementos que pudieran concretar el desembarco y que debían prepararse para adentrarse en Francia.

Como hemos desarrollado desde el año 1941 se visualizaba que la clave del éxito sería la ejecución de una operación a gran escala en Europa.

Pero para poder llegar a concretar esta idea se debía planificar cuidadosamente toda la operación logística de sostenimiento. Y por las distancias que se manejaban desde EEUU hasta Gran Bretaña y posteriormente desde las Islas hasta las playas de Francia el gran problema era el transporte de las tropas y de los medios necesarios para la prosecución de las acciones.

Casi cuatro años le tomó al Estado Mayor del Ejército Norteamericano planificar y ejecutar logísticamente la Operación Overlord.

Tal era la importancia de éste problema que en ésta operación la táctica se subordinó a la logística debiendo ajustar los tiempos y las operaciones a los tiempos y capacidades de los elementos que ejecutarían las funciones actividades y tareas logísticas.

Con respecto a quien debería comandar las tropas y a sabiendas que el principal obstáculo que había era el sostenimiento logístico de la fuerzas fue que con la anuencia del Ministro de Guerra de los Estados Unidos fue nombrado Comandante de las Tropas de Overlord el Grl Dwight David Eisenhower, quien se destacó no como un conductor con mucha experiencia en combate sino por su conocimientos en organización y en logística, conocimientos que adquirió estando destinado en el Estado Mayor del Ejército, donde permanecería la mayor parte de su carrera, hasta 1935, año en el que acompaña al general Douglas MacArthur a las Filipinas.

La operación Conjunta Combinada más grande de la historia tuvo como centro de gravedad la Logística, especialmente el Transporte previo al desembarco, trabajando en forma coordinada tanto los Comandantes de las distintas Fuerzas como sus Estados Mayores y Elementos Logísticos creando tanto nuevas elementos como designando Comandantes aptos para las tareas de planeamiento y ejecución optimizando la organización y asignando prioridades.

Es de ésta forma que el planeamiento Logístico y Operacional debe interactuar evitando el trabajo en compartimientos estancos y asignándole la importancia que se merece al Sostenimiento Logístico de las Operaciones ya que la causa que conlleve a una Pausa Operacional en cualquier operación normalmente es por cuestiones de índole Logísticas.

El militar que tuvo la capacidad de plasmar en los distintos planes, interactuando entre los distintos Operadores Logísticos y los Tácticos, determinando necesidades, asignando prioridades y medios en forma eficiente no fue otro que el entonces My Albert Wedemeyer.

## **BIBLIOGRAFIA EMPLEADA**

### **Doctrina Nacional.**

- ROD 19-02 LOGISTICA DE MATERIAL, Ed 2005
- RC 14-02 LOGISTICA PARA LA ACCION MILITAR CONJUNTA, Ed 2006
- RFD- 20 - 01 REGIMEN FUNCIONAL DE LOGISTICA DE MATERIALES, Ed 2001
- ROP 25-01 CONDUCCION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE Ed 2001
- ROD 25-02 ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE, Ed 2001
- ROD 71-01 ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LOS ESTADOS MAYORES, Ed 1998.
- ROB 00-01 IMT, Ed 1992.
- ROP 10-03 TRANSPORTE AEREO LOGISTICO, Ed 1991.

### **Doctrina extranjera.**

- FM-1 TRANSPORTATION OPERATIONS DEPARTMENT OF THE ARMY Washington, DC, Ed 1968.
- REGIMENTAL Standing Operating Procedure US ARMY TRANSPORTATION CORPS, Ed 1981.

### **Publicaciones**

- RANDOLPH LEIGH, 48 millones de Toneladas para Eisenhower, Circulo Militar Vol 336, Ed 1965.
- SERGIO GAUTO VEL HARTMAN, Historia de la Segunda Guerra Mundial, Editorial Andrómeda, Ed 2010.
- STEPHEN BADSEY, Normandía 1944, Osprey Military, Ed 1994.
- ALBERT NORMAN, Operación Overlord, Círculo Militar Vol 479, Ed 1971.
- Monografía sobre TRANSPORTATION ADVISORY GROUP IN THE OFFICE OF THE QUARTERMASTER GENERAL 1941-1942-1943.

- Monografía sobre ORGANIZATION AND ACTIVITIES OF THE TRAFFIC CONTROL BRANCH, TRANSPORTATION DIVISION, OQMG, 1941, 1942, 1943
- Monografía sobre SUPERVISION AND TRANSPORTATION BY THE SUPPLY DIVISION OF THE GENERAL STAFF, WAR DEPARTMENT, 1940 – 1942, JUN 1944
- Monografía sobre ADMINISTRATION OF TRANSPORTATION IN THE UNITED STATES ARMY 1939 – 1942 AUGUST 1944.
- CHARLES E KIRKPATRICK An unknown future and a doubtful present writing the Victory Plan of 1941.
- Javier Ruiz Arévalo, LLEGAR, Manual de Transportes en Operaciones de Proyección, Ed 2007.
- James A. Huston. *The Sinews of War: Army Logistics, 1775-1953, Army Historical Series. vol. 2* (Washington. D.C.: Office of the Chief of Military History, US Army, 1966).
- My Jonas L. Blank, "The Impact of Logistics upon Strategy," *Air University Review* 24. Nro 3 (marzo – abril 1973).

### **Paginas de Internet**

- <http://www.shipbuildinghistory.com> 122300Oct12

## **ANEXO 1 (LISTADO DE UNIDADES QUE PARTICIPARON DEL DESEMBARCO EN NORMANDÍA)**

### **1st Infantry Division**

- HHC, 1st Infantry Division
- 16th Infantry
- 18th Infantry
- 26th Infantry
- HHB, 1st Division Artillery
- 5th Field Artillery Battalion
- 7th Field Artillery Battalion
- 32d Field Artillery Battalion
- 33d Field Artillery Battalion
- 1st Signal Company
- 701st Ordnance Light Maintenance Company
- 1st Quartermaster Company
- 1st Reconnaissance Troop
- 1st Engineer Combat Battalion
- 1st Medical Battalion
- 1st Counter Intelligence Corps Detachment
- 1st Military Police Platoon
- 1st Infantry Division Band
- Headquarters, Special Troops, 1st Infantry Division

### **29th Infantry Division**

- HHC, 29th Infantry Division
- 115th Infantry
- 116th Infantry
- 175th Infantry
- HHB, 29th Division Artillery
- 110th Field Artillery Battalion
- 111th Field Artillery Battalion
- 224th Field Artillery Battalion
- 227th Field Artillery Battalion
- 29th Signal Company
- 729th Ordnance Light Maintenance Company
- 29th Quartermaster Company
- 29th Reconnaissance Troop
- 121st Engineer Combat Battalion
- 104th Medical Battalion
- 29th Counter Intelligence Corps Detachment
- 29th Military Police Platoon
- 29th Infantry Division Band
- Headquarters, Special Troops, 29th Infantry Division

## **4th Infantry Division**

- HHC, 4th Infantry Division
- 8th Infantry
- 12th Infantry
- 22d Infantry
- HHB, 1st Division Artillery
- 20th Field Artillery Battalion
- 29th Field Artillery Battalion
- 42d Field Artillery Battalion
- 44th Field Artillery Battalion
- 4th Signal Company
- 704th Ordnance Light Maintenance Company
- 4th Quartermaster Company
- 4th Reconnaissance Troop
- 4th Engineer Battalion
- 4th Medical Battalion
- 4th Counter Intelligence Corps Detachment
- 4th Military Police Platoon
- 4th Infantry Division Band
- Headquarters, Special Troops, 4th Infantry Division

## **82d Airborne Division**

- HHC, 82d Airborne Division
- 325th Glider Infantry
- 505th Parachute Infantry
- HHB, 82d Airborne Division Artillery
- 319th Glider Field Artillery Battalion
- 320th Glider Field Artillery Battalion
- 456th Parachute Field Artillery Battalion
- 80th Airborne Antiaircraft Artillery Battalion
- 82d Airborne Signal Company
- 782d Airborne Ordnance Maintenance Company
- 407th Airborne Quartermaster Company
- 307th Airborne Engineer Battalion
- 307th Airborne Medical Company
- Military Police Platoon, 82d Airborne Division

## **90th Infantry Division**

- HHC, 90th Infantry Division
- 357th Infantry
- 358th Infantry
- 359th Infantry
- HHB, 90th Division Artillery
- 343d Field Artillery Battalion



- 344th Field Artillery Battalion
- 345th Field Artillery Battalion
- 915th Field Artillery Battalion
- 90th Signal Company
- 790th Ordnance Light Maintenance Company
- 90th Quartermaster Company
- 90th Reconnaissance Troop
- 315th Engineer Battalion
- 315th Medical Battalion
- 90th Counter Intelligence Corps Detachment
- 90th Military Police Platoon
- 90th Infantry Division Band
- Headquarters, Special Troops, 90th Infantry Division

### **101st Airborne Division**

- HHC, 101st Airborne Division
- 327th Glider Infantry
- 401st Glider Infantry
- 502d Parachute Infantry
- HHB, 101st Airborne Division Artillery
- 321st Glider Field Artillery Battalion
- 907th Glider Field Artillery Battalion
- 377th Parachute Field Artillery Battalion
- 81st Airborne Antiaircraft Artillery Battalion
- 101st Airborne Signal Company
- 801st Airborne Ordnance Company
- 426th Airborne Quartermaster Company
- 326th Airborne Engineer Battalion
- 326th Airborne Medical Company
- 101st Counter Intelligence Corps Detachment
- Military Police Platoon, 101st Airborne Division

### **Non-Divisional Units**

- HHC, 1st Engineer Special Brigade
- HHC, First Army
- Headquarters, Special Troops, First Army
- 2d Ranger Infantry Battalion
- HHC, 3d Armored Group
- 3d Auxiliary Surgical Group (18 teams)
- 4th Cavalry Reconnaissance Squadron, Mechanized
- HHC, V Corps
- HHB, V Corps Artillery
- HHC, 5th Engineer Special Brigade
- 5th Ranger Infantry Battalion
- HHC, 6th Armored Group

- HHC, 6th Engineer Special Brigade
- Order of Battle Team No.6 (Provisional)
- HHC, VII Corps
- HHB, VII Corps Artillery
- Military Police Platoon, VII Corps
- 9th Infantry
- Photographic Interpreter Team No.10 (Provisional)
- HHB, 11th Antiaircraft Artillery Group
- Prisoner of War Interrogation Team No.11 (Provisional)
- 11th Port Company
- 13th Field Hospital
- 15th Ordnance Bomb Disposal Squad
- HHB, 16th Antiaircraft Artillery Group
- Hqs, 17th Field Artillery Observation Battalion
- HHB, 18th Antiaircraft Artillery Group
- 20th Engineer Combat Battalion
- 23d Ordnance Bomb Disposal Squad
- 24th Cavalry Reconnaissance Squadron, Mechanized
- 26th Ordnance Bomb Disposal Squad
- 30th Chemical Decontamination Company
- Photographic Interpreter Team No.32 (Provisional)
- 33d Chemical Decontamination Company
- 35th Signal Construction Battalion
- 37th Engineer Combat Battalion
- 38th Engineer General Service Regiment (less Band)
- 42d Field Hospital
- 47th Ordnance Bomb Disposal Squad
- 49th Engineer Combat Battalion
- HHD, 50th Medical Battalion
- 50th Ordnance Company
- 50th Signal Battalion
- 56th Signal Battalion
- 58th Armored Field Artillery Battalion
- HHD, 61st Medical Battalion
- 62d Armored Field Artillery Battalion
- 65th Armored Field Artillery Battalion
- 70th Tank Battalion
- 81st Chemical Battalion
- 87th Chemical Battalion
- 97th Quartermaster Company
- HHD, 100th Ordnance Ammunition Battalion
- 102d Cavalry Reconnaissance Squadron, Mechanized
- HHT, 102d Cavalry Group, Mechanized
- HHB, 109th Antiaircraft Artillery Group
- 110th Antiaircraft Artillery Gun Battalion
- 112th Engineer Combat Battalion
- 116th Antiaircraft Artillery Gun Battalion

- Troop B, 125th Cavalry Reconnaissance Squadron, Mechanized
- HHD, 131st Quartermaster Battalion
- 146th Engineer Combat Battalion
- 147th Engineer Combat Battalion
- 149th Engineer Combat Battalion
- 161st Ordnance Platoon
- 165th Signal Photographic Company
- 184th Port Company
- 185th Port Company
- 186th Field Artillery Battalion
- 186th Port Company
- 187th Field Artillery Battalion
- 187th Port Company
- 190th Field Artillery Battalion
- Hqs, 190th Field Artillery Group
- HHD, 191st Ordnance Battalion
- 197th Antiaircraft Artillery Automatic Weapons Battalion
- 200th Field Artillery Battalion
- Company A, 203d Quartermaster Gas Supply Battalion
- 205th Counter Intelligence Corps Detachment (Provisional)
- 207th Counter Intelligence Corps Detachment (Provisional)
- 208th Medical Dispensary, Aviation
- 210th Military Police Company
- 215th Signal Depot Company
- 226th Port Company
- 227th Port Company
- 228th Port Company
- 229th Port Company
- 234th Engineer Combat Battalion
- 237th Engineer Combat Battalion
- 238th Engineer Combat Battalion
- HHD, 251st Ordnance Battalion
- 254th Engineer Combat Battalion
- 261st Medical Battalion
- 270th Port Company
- 271st Port Company
- 272d Port Company
- 273d Port Company
- 279th Port Company
- 280th Port Company
- 282d Port Company
- 283d Port Company
- 286th Joint Assault Signal Company
- 293d Joint Assault Signal Company
- 294th Joint Assault Signal Company
- 298th Port Company
- 299th Engineer Combat Battalion

- 300th Port Company
- 301st Port Company
- 302d Military Police Escort Company
- 302d Port Company
- 303d Port Company
- 304th Port Company
- 305th Port Company
- HHD, 306th Quartermaster Battalion
- 320th Antiaircraft Artillery Balloon Barrage Battalion
- 336th Engineer Combat Battalion
- 348th Engineer Combat Battalion
- 363d Quartermaster Service Company
- 391st Medical Collecting Company
- 392d Medical Collecting Company
- 393d Medical Collecting Company
- 397th Antiaircraft Artillery Automatic Weapons Battalion (Provisional)
- Military Intelligence Interpreter Team No.407 (Provisional)
- 413th Antiaircraft Artillery Gun Battalion
- Military Intelligence Interpreter Team No.416 (Provisional)
- Military Intelligence Interpreter Team No.419 (Provisional)
- 428th Military Police Escort Guard Company
- 447th Antiaircraft Artillery Automatic Weapons Battalion
- 449th Military Police Company
- 453d Amphibious Truck Company
- 457th Antiaircraft Artillery Automatic Weapons Battalion
- 458th Amphibious Truck Company
- 459th Amphibious Truck Company
- 462d Amphibious Truck Company
- 467th Antiaircraft Artillery Automatic Weapons Battalion
- 468th Amphibian Truck Company
- 474th Antiaircraft Artillery Automatic Weapons Battalion
- 478th Amphibious Truck Company
- 479th Amphibious Truck Company
- HHD, 487th Port Battalion
- 490th Port Battalion
- 501st Parachute Infantry
- 502d Engineer Light Pontoon Company
- HHD, 502d Port Battalion
- 503d Engineer Light Ponton Company
- 503d Quartermaster Car Company
- 506th Parachute Infantry
- 507th Parachute Infantry
- Company A and B, 507th Military Police Battalion
- 508th Parachute Infantry
- Company C, 509th Military Police Battalion
- Hqs Det, 518th Port Battalion
- 519th Port Battalion

- 526th Ordnance Tank Maintenance Company
- 531st Engineer Shore Regiment
- HHD, 533d Quartermaster Battalion
- 535th Antiaircraft Artillery Automatic Weapons Battalion
- 555th Signal Air Warning Battalion
- 556th Quartermaster Railhead Company
- 559th Quartermaster Railhead Company
- 562d Quartermaster Railhead Company
- HHD, 577th Quartermaster Battalion
- 582d Engineer Dump Truck Company
- 602d Engineer Camouflage Battalion
- 603d Quartermaster Graves Registration Company
- 606th Quartermaster Graves Registration Company
- 610th Engineer Light Equipment Company
- 612th Engineer Light Equipment Company
- 616th Ordnance Ammunition Company
- HHD, 619th Quartermaster Battalion
- 625th Ordnance Ammunition Company
- 635th Tank Destroyer Battalion
- 637th Ordnance Ammunition Company
- 643d Clearing Company
- 741st Tank Battalion
- 743d Tank Battalion
- 745th Tank Battalion
- 746th Tank Battalion
- 747th Tank Battalion
- 819th Engineer Aviation Battalion
- 899th Tank Destroyer Battalion
- Battery B, 980th Field Artillery Battalion
- 987th Field Artillery Battalion
- 991st Engineer Treadway Bridge Company
- 992d Engineer Treadway Bridge Company
- 996th Engineer Treadway Bridge Company
- RHC, 1106th Engineer Combat Group
- HHC, 1121st Engineer Combat Group
- HHC, 1171st Engineer Combat Group
- 1219th Engineer Fire Fighting Platoon
- 1340th Engineer Combat Battalion
- 1605th Engineer Map Depot Detachment
- 2013th Engineer Fire Fighting Platoon
- 2062d Aviation Fire Fighting Platoon
- 3168th Quartermaster Service Company
- 3207th Quartermaster Service Company
- 3250th Signal Service Company
- 3275th Quartermaster Service Company
- 3466th Ordnance Medium Automotive Maintenance Company
- 3497th Ordnance Medium Maintenance Company

- 3565th Ordnance Medium Automotive Maintenance Company
- 3604th Quartermaster Truck Company
- 3712th Quartermaster Truck Company
- 3807th Quartermaster Truck Company
- 3820th Quartermaster Gas Supply Company
- 3891st Quartermaster Truck Company
- 3892d Quartermaster Truck Company
- 3939th Quartermaster Gas Supply Company
- 4042d Quartermaster Truck Company
- 4141st Quartermaster Service Company
- 4142d Quartermaster Service Company
- 4143d Quartermaster Service Company
- 4144th Quartermaster Service Company<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> AN UNKNOWN FUTURE AND A DOUBTFUL PRESENT WRITING THE VICTORY PLAN OF 1941  
Charles E. Kirkpatrick