

Influencia de los transportes en la determinación de las zonas de concentración y de las zonas de reunión de abastecimiento

Por el Mayor Manuel Rodríguez.

La concentración implica trasladar con la mayor rapidez posible hacia una o más zonas relativamente reducidas y generalmente fronterizas de un país, la masa de las fuerzas terrestres movilizadas en distintos puntos del mismo y los abastecimientos necesarios, de acuerdo con un plan que consulte las exigencias de la batalla.

Es fácil advertir, pues, que la ejecución de la concentración es una tarea netamente de Transportes. Es una de las misiones principales de los transportes militares en la guerra y que destaca, por sí sola, la decisiva gravitación de los transportes en la conducción militar.

Los transportes de concentración comprenden el traslado de los comandos, unidades de tropa y de los servicios, desde sus centros de movilización hasta la zona o zonas de concentración, y el transporte de los abastecimientos desde las fábricas, arsenales, depósitos, etc., hasta la o las zonas de reunión de abastecimiento, estaciones y lugares de descarga con la finalidad de poner al conjunto del Ejército de Campaña en condiciones de operar con toda su potencia y en oportunidad en la zona de operaciones.

Las principales características de esta clase de transportes son:

- Sus orígenes son muy diversos y sus destinos están circunscriptos generalmente a zonas determinadas y relativamente no muy extensas (zonas de concentración y de reunión de abastecimientos).
- Exigen desplazamientos generalmente extensos.
- Su volumen es considerable.
- Deben ser realizados en el menor tiempo compatible con las posibilidades de los medios.

En consecuencia, exigirán en el lapso y en las direcciones en que se llevan a cabo, el máximo rendimiento de los medios y la absoluta prioridad en su utilización, aún a expensas de la momentánea disminución e inclusive supresión de los transportes del frente interno (1).

Las características y exigencias señaladas reclaman indispensablemente que la o las zonas de concentración y de reunión de abastecimientos elegidas estén abundantemente servidas por medios de transporte de gran rendimiento que las vinculen con todos los puntos del país, especialmente con aquellos más importantes desde el punto de vista demográfico y de producción.

Sin embargo, generalmente, y particularmente en el caso de nuestro país, ocurre que el sistema de transportes se ha establecido siguiendo direcciones que satisfacen necesidades económicas de tiempo de paz, las que, en muchos casos, no coinciden con las que imponen las necesidades militares en la guerra.

Esto crea un problema a resolver: determinar la ubicación de las zonas de concentración y de reunión de abastecimiento cuando la orientación y capacidad de los medios de transporte no coinciden con las exigencias de la conducción militar.

Tratemos el problema por partes.

Zonas de concentración.

Del concepto y consideraciones sobre la zona de concentra-

(1) Los transportes del "frente interno" son los que corren en la guerra para satisfacer necesidades de carácter no militar.

ción, puede colegirse que, para su elección, han de influir teóricamente, además de la orientación y capacidad de los medios de transporte:

- La intención para la batalla (fundamental).
- La seguridad de la concentración y la protección del territorio.
- El terreno (recursos, amplitud, condiciones topográficas, etc.).

En razón de la gran cantidad de tropas que debe recibir, es fácil comprender que la zona de concentración debe ser preparada desde la paz para adecuar sus condiciones para tal fin. Esta tarea corresponde a la Preparación Territorial y debe comprender también a los medios de transporte.

La historia de Guerra y los antecedentes de nuestro caso particular, demuestran que en la elección de las zonas de concentración se han tenido en cuenta, casi exclusivamente, las exigencias de orden operativo, esto es, la intención para la batalla y las razones de seguridad para la misma.

Ello no quita que, para fundamentar la elección, se citen luego los factores antes enunciados cuando se dan en la zona prevista.

¿Y cómo satisfarán las zonas así elegidas la exigencia de estar abundantemente servidas por los medios de transporte?

Veamos cómo resolvieron el problema los países que han hecho la guerra.

Por la obra del Archivo del Estado Alemán, "La Guerra Mundial 1914 a 1918" - I. Tomo, Volumen 53, de la Biblioteca del Oficial, nos enteramos que la Constitución del Imperio Alemán, antes de la I. Guerra Mundial, aseguraba al Ejército una constante colaboración de todas las cuestiones referentes a la construcción y rendimiento de los ferrocarriles.

En consecuencia, el Ejército consiguió la ampliación conveniente de la red ferroviaria hacia las zonas fronterizas para lograr una reunión rápida y una mayor movilidad que compensaran la inferioridad numérica de Alemania. Esta políti-

ca se vio facilitada, además, por el desarrollo de las zonas industriales del Rhur, Alsacia y Alta Silesia.

Es así que la guerra sorprendió a los ferrocarriles alemanes en magníficas condiciones de aptitud para responder a las exigencias de la conducción militar.

Para la concentración en el O. se disponía de 13 líneas de doble vía y 4 para los desplazamientos a lo largo del frente.

Hacia el E. había 2 líneas dobles que satisfacían las exigencias de esa frontera.

Las comunicaciones entre ambas fronteras, tanto por su cantidad como por su rendimiento, respondía a los grandes requerimientos del transporte militar.

El ejemplo alemán nos muestra que, lejos de supeditarse la elección de las zonas de concentración a las posibilidades de los transportes, **son éstos los que se orientan y desarrollan para servir a aquéllas.** Esta es, a nuestro juicio, la doctrina sensata que debe seguirse en la materia y que proporciona la solución correcta al problema planteado.

Un ejemplo similar nos depara el lado francés, como surge de la obra citada y del Volumen 115 de la Biblioteca del Oficial "Los ferrocarriles franceses y la guerra" - Capítulo IV.

En tal sentido, el objetivo cumplido por la División IV del E. M. G. E. francés desde 1880 a 1914 para asegurar la rapidez y la velocidad necesaria en los transportes, fue el de lograr un sistema ferroviario de vía doble, con un mismo rendimiento en todas sus secciones, sin cruces a nivel ni líneas comunes, con todas las instalaciones de embarque, desembarque, comida, etc. y que posibilitara a cada hora el pasaje de un mismo número de trenes de igual tonelaje.

Para ello se duplicaron sectores de vías simples, se ejecutó un programa de nuevas líneas en el E., se construyeron ramales directos para evitar cortes de vías principales, se modificaron perfiles, se incrementaron las tomas de agua, se construyeron pasajes a alto y bajo nivel, etc.

El mismo procedimiento siguió Rusia para acelerar su concentración contra Alemania.

En la II. Guerra Mundial, encontramos una situación similar: la motorización de los ejércitos más la vulnerabilidad de los ferrocarriles a los ataques aéreos, provocaron que se acudiera al automotor para acelerar aún más la concentración y los desplazamientos estratégicos y tácticos.

Por tal razón, fue preocupación de la conducción militar contar con una red vial adecuada que complementara y/o reemplazara a la red férrea.

Alemania construyó así las magníficas autopistas, que le permitían el desplazamiento rápido de un frente a otro.

En nuestro Ejército, en general, se ha seguido esta doctrina. De los requerimientos de la concentración y desplazamientos previstos han surgido una serie de obras a realizar oportunamente para mejorar y ampliar nuestro sistema de transportes. Por su magnitud, la mayoría de ellas no pueden ser ejecutadas por el Ejército y deben ser incluídas en los planes de gobierno, en los cuales generalmente, por ser poco probable una guerra y existir otros problemas más urgentes, no merecen siempre la consideración adecuada.

Sin embargo, de lo expuesto no debe descontarse alguna influencia de los transportes sobre la concentración.

En el Capítulo I de la obra alemana citada, encontramos claramente expuesta la variación del plan de operaciones alemán a medida que Francia y Rusia, mediante la construcción de nuevas vías férreas, logran disminuir sus tiempos de movilización y de concentración. Así, resulta que la circunstancia de que Francia se pusiera por ese camino en condiciones de concentrar su ejército antes que su aliado y en un tiempo muy semejante al de Alemania, la convirtió en el enemigo más peligroso y fue la razón determinante para que el Conde Schlieffen resolviera concentrar la masa del Ejército en el frente O.

Tenemos así un ejemplo de la influencia señalada, que es **la influencia de los transportes del enemigo en la determinación de la propia concentración.**

Esta influencia nos revela nítidamente la importancia que

reviste el conocimiento del potencial de transportes del enemigo en los trabajos de Informaciones.

Zona de reunión de abastecimientos.

La zona de reunión de abastecimiento es una organización de abastecimiento, nacida como consecuencia de un problema de transportes.

En efecto, la existencia de abastecimientos "en reserva" se justifica sólo porque no se puede asegurar que los transportes llevarán ininterrumpidamente hasta las tropas lo que las mismas precisan.

En consecuencia, su ubicación deberá depender en mayor grado de las posibilidades de los medios de transporte.

El proyecto de Reglamento de Abastecimiento (R. R. M. 10) expresa en el N° 133 que su ubicación debe asegurar la llegada de los abastecimientos desde ella a las tropas por más de un medio.

Conviene agregar, además, que debe facilitar la concurrencia de los transportes desde el interior.

Lo primero conduce a que, por principio, tales zonas no deben estar muy alejadas de las estaciones o lugares de descarga.

La segunda condición puede limitar esta aspiración, cuando la existencia de fuertes obstáculos o de una red férrea y vial pobre entre la zona y el interior, impongan mayor alejamiento.

Esta circunstancia puede determinar la conveniencia de introducir un concepto nuevo, cual puede ser el de **zona de reunión de abastecimiento sucursal** para no emplear el de Zona de Depósitos, menos común para nosotros y menos conveniente.

Constituirían la reserva de abastecimiento inmediata del Comandante en Jefe, Comandante de Zona de Operaciones o Comandante de Unidad Operativa Mayor, dependiendo del Comandante de la Zona Reunión de Abastecimiento principal.

En tal forma, se conseguiría disminuir las cantidades de abastecimiento previstas mantener en las Zonas de Depósitos de las unidades operativas mayores, con lo que se lograría una mayor agilidad en sus instalaciones en beneficio de su movilidad y de la libertad de acción de sus comandos.

No obstante lo expuesto, debe comprenderse que también en este caso el desarrollo de los medios de transporte debe procurar servir en la mejor forma a las necesidades de las zonas de reunión de abastecimientos.

Influencia de las armas atómicas.

La aparición de estas armas en los campos estratégico y táctico, han de variar notablemente los conceptos expresados.

La dispersión en frente y profundidad de las tropas para disminuir el efecto de los ataques atómicos, impone zonas de concentración más extensas y alejadas y, por lo tanto, una mayor exigencia para transportes, desde el momento que debe lograrse una reunión muy rápida de las fuerzas para contrarrestar la penetración enemiga o para explotar el éxito, luego de la explosión atómica, ya sea en la defensa o en el ataque.

Esta exigencia de movilidad y rapidez sólo podrá lograrse mediante el uso del transporte automotor y el aéreo para conseguirla.

Puede apreciarse que el uso de los ferrocarriles quedaría limitado al transporte de abastecimientos y de tropas, lejos del frente.

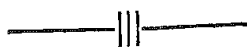
La importancia de los puertos y su vulnerabilidad a los ataques atómicos, llevan a la conclusión de que los mismos serían rápidamente anulados, imponiendo en consecuencia la necesidad de recurrir, casi en forma sistemática, a los desembarcos en playas.

Conclusiones.

- 1) En la elección de las zonas de concentración no son determinantes las posibilidades de transportes, sino

que, por el contrario, la sana doctrina de conducción aconseja que el desarrollo de los medios de transporte debe estar orientado para servir a las necesidades de aquélla.

- 2) El conocimiento de las posibilidades de transportes del o los probables enemigos resulta indispensable para resolver sobre la propia concentración.
- 3) La zona de reunión de abastecimiento es una organización de abastecimiento, nacida como consecuencia de un problema de transporte.
- 4) Para la determinación de las zonas de reunión de abastecimientos deben tenerse fundamentalmente en cuenta las posibilidades de transportes desde el interior hacia ella y desde la misma hacia las tropas.
- 5) La existencia de fuertes obstáculos naturales entre el interior y la zona de reunión de abastecimientos y de escasos medios de transportes entre ésta y las tropas, aconseja la instalación de zonas de reunión de abastecimiento sucursal próximas a las mismas para asegurar la corriente continua de abastecimiento en caso de interrupción de los medios de transporte.
- 6) La dispersión a que obliga la aparición de las armas atómicas puede alterar fundamentalmente los conceptos actuales de zona de concentración y de reunión de abastecimiento.
- 7) El principio que debe regir la conducción de los transportes para la guerra es, en todos los casos, que éstos deben orientar su desarrollo en la paz y todo lo posible en la guerra, en beneficio de los requerimientos de la conducción militar y no que ésta deba subordinarse a las posibilidades de aquéllos en forma sistemática.



REVISTA DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

Año XXXVI

::

ENERO - MARZO 1958

::

No. 328

Sumario

LAS GUERRAS DE LA INDEPENDENCIA AMERICANA. CAMPAÑA DE BOLIVAR EN EL AÑO 1813, EN VENEZUELA. (ENERO A AGOSTO). Por el General de Brigada (R. A.) Ernesto Florit	5
LA ESTRATEGIA DEL GENERAL SAN MARTIN EN EL PERU Y SUS ENSEÑANZAS. Por el Coronel (R. A.) Leopoldo R. Ornstein	40
LA JUNTA INTERAMERICANA DE DEFENSA. Por el Coronel del Ejército Peruano Máximo Verástegui	65
LAS OPERACIONES ANGLO-FRANCESAS CONTRA PORT-SAID. (NOVIEMBRE DE 1956). Por el Teniente Coronel del Ejército Francés François Pierre Badie	76
ALGUNOS ASPECTOS DE LA ESTRATEGIA Y DE LA TACTICA, APLICADOS POR EL VIET-MINH DURANTE LA CAMPAÑA DE INDOCHINA. Por el Teniente Coronel del Ejército Francés Patrice de Naurois	97
ESTRATEGIA Y TACTICA. Por el Coronel Carlos Jorge Rosas	129
DEFENSA ANTIAEREA MODERNA DE GRANDES OBJETIVOS. Por el Teniente Coronel Miguel Angel Montes	153
TECNICAS MODERNAS DE TELECOMUNICACIONES MILITARES. Por el Teniente Coronel Alberto Nieto	167
INFLUENCIA DE LOS TRANSPORTES EN LA DETERMINACION DE LAS ZONAS DE CONCENTRACION Y DE LAS ZONAS DE REUNION DE ABASTECIMIENTO. Por el Mayor Manuel Rodríguez	182

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.