

La logística

es definida por Jomini como: "la práctica del arte de movilizar ejércitos, suministrándoles los apoyos mediante un flujo continuo de pertrechos, estableciendo y organizando las líneas de abastecimientos" ⁽¹⁾.

El propósito del siguiente artículo es mostrar la transformación de la logística en los últimos cinco mil años, concentrando una serie de campañas desarrolladas entre los Siglos XVII y XIX resaltando las técnicas empleadas por los ejércitos para su movilización, abastecimiento y subsistencia, dejando ver la inexistencia de un planeamiento logístico adecuado, el cual influyó decisivamente sobre la estrategia y los resultados de las guerras.

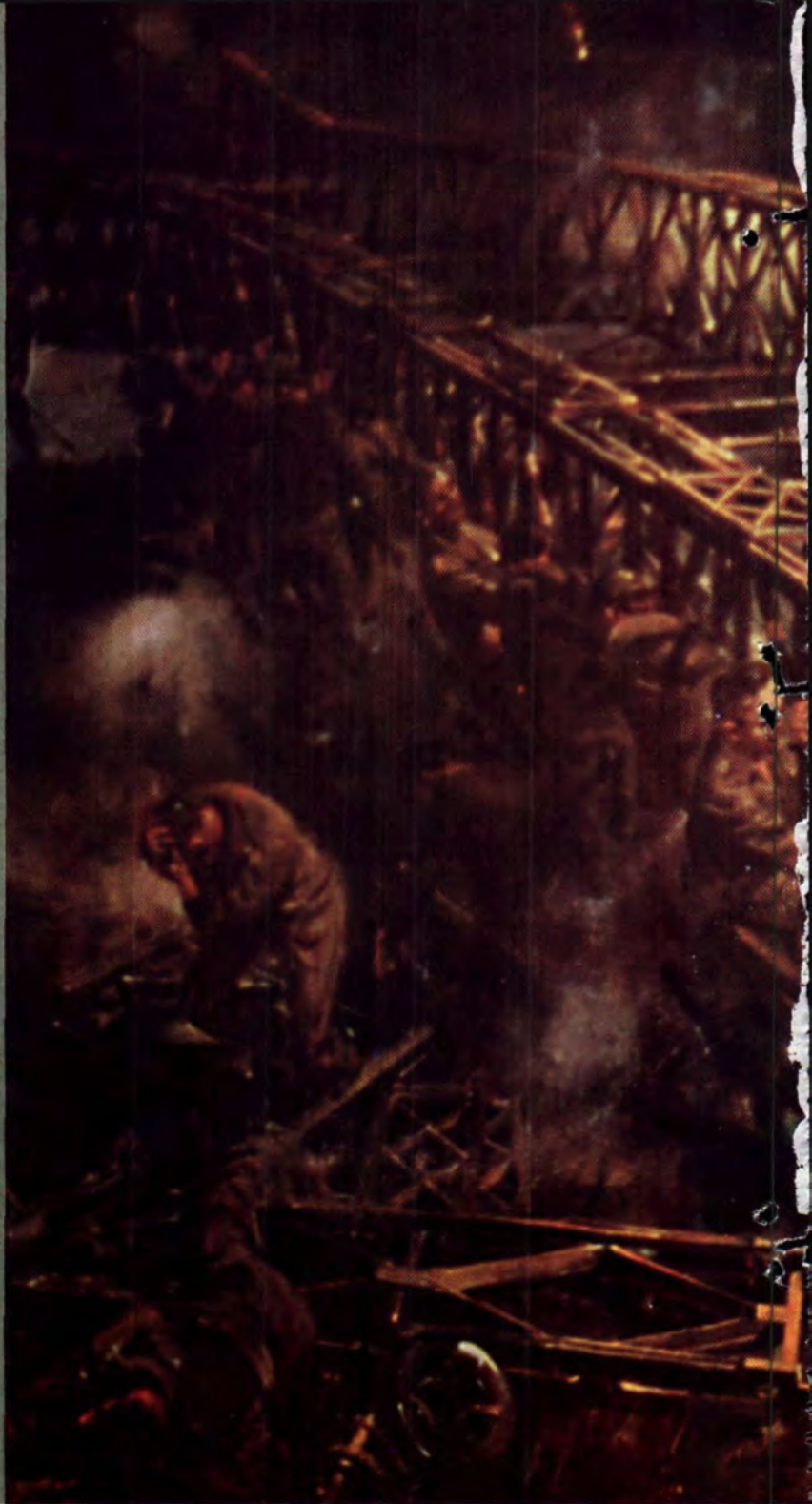
ANTECEDENTES

La historia de la logística ha sido dividida en períodos de acuerdo a dos criterios principales.

Siguiendo la doctrina de Clausewitz y Moltke ⁽²⁾, algunos escritores han identificado tres etapas, basados en el sistema usado para abastecer. El primero incluye la edad de los ejércitos antiguos cuando la tropa usaba carrozas tiradas por caballos; la segunda, abarca la guerra predadora napoleónica; y la tercera, iniciada en 1870, marcada por el empleo de un sistema de continuo abastecimiento desde un punto o base determinada.

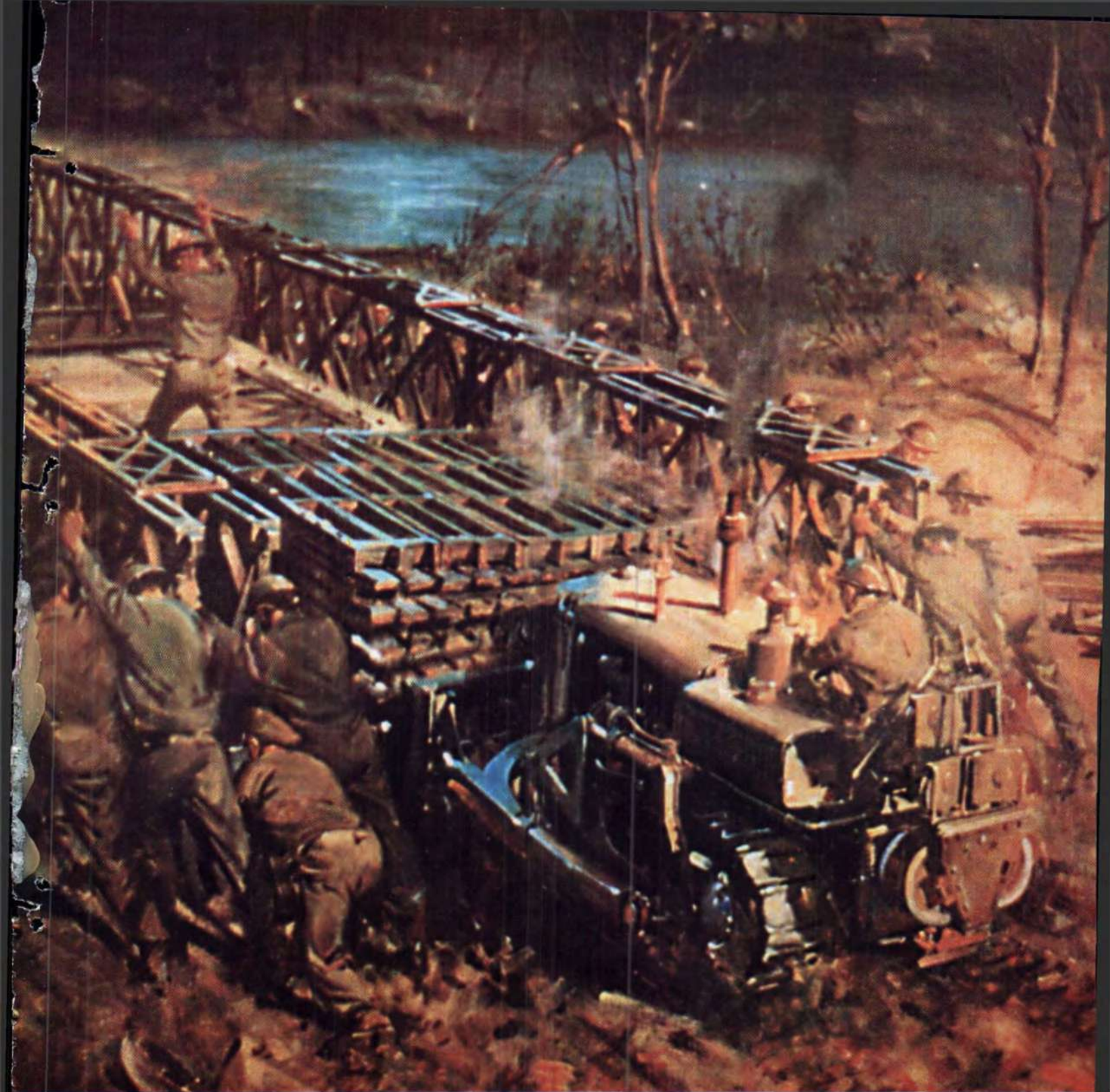
Alternativamente, averiguando sobre el continuo desarrollo de la logística, otros autores se han concentrado en la técnica de transporte empleado.

De este modo, se hace posible dividir la historia de la guerra en períodos definidos: la edad de las carrozas tiradas por caballos seguida por la del empleo del ferrocarril, la cual a su vez fue suplantada por el vehículo automotor. No obstante, cada uno de estos



LA EVOLUCION DE LA LOGISTICA & SU INFLUENCIA SOBRE LA ESTRATEGIA

Por • Teniente Coronel Orlando Delgadillo G.
Oficial del Ejército Nacional



métodos tuvo sus propias características, cualidades y limitaciones; la tendencia general, sin embargo, siempre fue la de transportar grandes volúmenes de carga a la máxima velocidad posible. Con la excepción de la práctica napoleónica (predación) la evolución de la logística puede considerarse como un proceso continuo.

Investigando en detalle los sistemas logísticos empleados durante el último siglo y medio, se puede apreciar que no hay exactitud en ninguna de las clasificaciones citadas anteriormente.

SIGLOS XVI Y XVII, EDAD DE LAS CARROZAS

Al analizar la logística durante los Siglos XVI y XVII, se debe tener en cuenta que fueron tiempos caracterizados por el aumento del pie de fuerza de los ejércitos. Por ejemplo, en el máximo auge de sus ejércitos, en 1631, el rey Gustavo Adolfo de Suecia ⁽³⁾ comandó más de cien mil hombres para desarrollar las operaciones en Alemania durante la lucha contra los católicos en el conflicto

del sacro imperio romano germánico. Es obvio, que la infraestructura logística de la época no pudo brindar los apoyos necesarios para estos ejércitos gigantescos, generándose como regla común, que la única forma de sobrevivir era deambular de arriba para abajo asaltando y desolando los campos y las ciudades invadidas. Fue un período caracterizado por vivir a expensas del enemigo. Al finalizar este período, (1660), dos señores franceses, Le Tellier y Louvois establecieron un sistema de depósitos llamados "magazines"⁽⁴⁾ situados en ciudades claves y fortalezas estratégicas. Estos depósitos tenían siempre como reserva quince días de abastecimientos,

que solamente podían ser utilizados en caso de extrema urgencia. Durante el siglo y medio siguiente este sistema influyó decisivamente en el desarrollo de las guerras de dicho tiempo.

SIGLO XIX, LA EDAD DEL FERROCARRIL

En los albores del Siglo XIX, hubo muchos factores que incidieron para que el ejército francés hiciera lo que normalmente sus predecesores fallaron en hacer; es decir, marchar de un lado a otro de Europa destruyendo todo a su paso. Estos movimientos incluyeron la dispersión de las tropas, haciéndose más fácil la adquisición de los abastecimientos en el país invadido; la ausencia de bagajes y la existencia de un aparato responsable de manejar las requisiciones. En 1807, Napoleón dio un paso hacia el futuro cuando puso el ferrocarril a órdenes del ejército para movilizar la tropa, los abastecimientos y equipos aumentando así la grandeza del ejército francés. Durante el avance a Moscú, (1812)⁽⁵⁾, el ferrocarril colapsó como Napoleón no hubiera esperado que sucediera. No obstante, de las grandes fallas nunca hubo recriminaciones ni cuestionamientos, ya que esto fue **consecuencia** de las circunstancias **imposibles** (distancia, abastecimientos y disciplina) a pesar de una detallada planeación y preparación.



LOGÍSTICA &
ESTRATEGIA

Apenas finalizó la batalla de Waterloo (1815) los demás ejércitos comenzaron el proceso de estudiar y analizar las campañas napoleónicas con el fin de adquirir las experiencias para el futuro. Sin embargo, otros ya habían comenzado a imitarlo desde antes, como por ejemplo, el ejército austriaco empleó los vagones tirados por caballos cargados con abastecimientos, obteniendo como resultado que en la campaña de 1809 contra el imperio de Napoleón, fueron capaces de cubrir las mismas distancias cubiertas por los franceses, quienes eran reconocidos mundialmente por su alta movilidad. Otro caso, fue durante el desplazamiento desde Saxony hacia el Rhin en 1813, donde los aliados (Austria, Prusia y Rusia) mostraron que habían adquirido mucha experiencia de las lecciones de brillante liderazgo y administración enseñada por Napoleón.



Durante las guerras alemanas de 1860-1870, el tren jugó un papel limitado en el apoyo logístico. En realidad hubo grandes problemas como las dificultades para descargar los abastecimientos en las estaciones y, en otros casos, el bloqueo de las líneas férreas por parte del enemigo. Como resultado de lo anterior el ferrocarril fue incapaz de mantener el ritmo con que avanzaban las tropas y los abastecimientos quedaron rezagados sin lograr alcanzar el frente. Este fue un problema general de los ejércitos alemanes de la época, los cuales debían depender de las reservas de munición que cargara cada soldado y de la alimentación y forraje de las cosechas del campo, afortunadamente

para ellos, el campo era fértil y las guerras finalizaban antes que la munición se agotara.

SIGLO XX, INTEGRACION FERROCARRIL - CAMION - AVION

Durante la Primera Guerra Mundial, en la campaña de 1914, el ejército alemán falló en aplicar la estrategia ideada por Schlieffen, consistente en rodear y aniquilar el ejército francés pasando por Bélgica antes que los rusos tuvieran tiempo de movilizar sus tropas; pero, estos reaccionaron en forma increíblemente y rápida: invadieron Prusia oriental, derrotaron al octavo ejército alemán en Gumbinnen ⁽⁶⁾ y obligaron a desplazar las reservas de Alemania desde el oeste. La falla radicó en que no se le dio la importancia necesaria a la logística durante el planeamiento.

En 1939, durante la Segunda Guerra Mundial, el ejército alemán empleó la estrategia del "Blitz Krieg" o guerra relámpago, la cual consistió en una alta movilidad basada en la utilización de los mecanizados y un apoyo aéreo adecuado.

Si se hubiera hecho un análisis desde el punto de vista logístico, se hubiera concluido que la operación no se podía apoyar adecuadamente. Aunque Moltke visualizó los problemas y trató de mejorar el planeamiento, no se hizo un esfuerzo verdadero y sistemático por solucionar las necesidades reales de las unidades. No obstante, los ferrocarriles tenían la capacidad para transportar las cantidades necesarias de abastecimiento, fue imposible que los trenes avanzaran lo suficientemente rápido para mante-

nerse dentro de la distancia necesaria para apoyar al ejército adecuadamente. Los campesinos franceses nuevamente tuvieron que alimentar las tropas y caballos del ejército alemán, a quienes se les habían quedado sus abastecimientos totalmente rezagados.

La dificultad de utilizar el tren para abastecer las unidades fue manejable siempre y cuando las tropas del frente permanecieran estáticas, pero cada movimiento de las líneas ocasionaba nuevamente el empantanamiento en los apoyos, haciendo gastar las reservas de munición, grandes fallas en restaurar y mantener el flujo de los abastecimientos. En 1939, durante la Segunda Guerra Mundial, el ejército alemán empleó la estrategia del "Blitz Krieg" o guerra relámpago, la cual consistió en una alta movilidad basada en la utilización de los mecanizados y un apoyo aéreo adecuado. Para el movimiento de la tropa y los abastecimientos se usaron los ferrocarriles y los automotores. Desafortunadamente, la industria alemana no alcanzó a producir la totalidad de los requerimientos del ejército para poder implementar sus estrategias y tácticas. Por ejemplo, de las ciento tres divisiones con las cuales Alemania comenzó la guerra, solo dieciséis eran totalmente mecanizadas. Una división de infantería estándar requería de mil doscientos vagones tirados por caballos para transportar sus abastecimientos.

Para el movimiento de la tropa y los abastecimientos se usaron los ferrocarriles y los automotores.

Durante la operación Barba Roja (invasión a Rusia, junio 1942), ⁽⁷⁾ bidones de combustible fueron escalonados detrás de las unidades mecanizadas de vanguardia, pero, adelante de las divisiones de infantería que marchaban a pie, las líneas de comunicaciones se extendieron tanto, que las divisiones mecanizadas debieron en-



LOGIS

Si se examinan los problemas de movilizar, administrar recursos, y abastecer tropas, queda demostrado el alto grado de influencia que ejerce la logística sobre la estrategia y del resultado final de cualquier guerra.

viar sus medios orgánicos hacia la retaguardia, para poder reabastecerse de combustible, retrasándose considerablemente el avance.

Las victorias alemanas durante el verano y otoño de 1941, fueron las más grandes de todos los tiempos, debido entre otros factores a los apoyos logísticos, aunque con errores, influyeron decisivamente en dichas victorias. Durante la campaña del norte de África los problemas del Mariscal Rommel en el Alamein fueron precisamente logísticos al tener que alargar las líneas de comunicación, en una región con escasos puertos adecuados y desprovista de recursos propios. En contraste, los aliados con abundantes recursos, buen tiempo y población adpta condujeron una campaña cautelosa. Los alemanes lograron mucho con poco, los aliados menos, de lo que ellos hubieran podido lograr con mucho más recursos.

En conclusión, se puede ver la evolución sufrida por la logística a través de las guerras de la historia: el paso del barco de vela y la carreta tirada por caballos al transporte férreo automotor, aéreo y un inmenso desarrollo de la industria militar y petrolera.

Si se examinan los problemas de movilizar, administrar recursos, y abastecer tropas, queda demostrado el alto grado de influencia que ejerce la logística sobre la estrategia y del resultado final de cualquier guerra.

Finalmente, recomiendo que todos los militares den la importancia necesaria a la logística y sobre todo, aquellos que en las operaciones están acostumbrados solamente a mover sus unidades con el golpe de un lápiz de grasa sobre la carta.

NOTAS

1. A.H., Jomini. El arte de la Guerra. 1873, página 225
2. M.V., Creveld, Supplying War: 1977, página 21.
3. Historia Universal, El Tiempo. 1997, página 189.
4. M.V., Creveld, Supplying War: 1977, página 30.
5. Historia Universal, El Tiempo. 1997, página 204.
6. Historia Universal, El Tiempo. 1997, página 231.
7. M.V., Creveld, Supplying War: 1997, página 204.

LOGÍSTICA & ESTRATEGIA