



Logística militar conjunta: una ventaja hacia el futuro

Recensión sobre doctrina militar.

Boris Borman Fonseca Reita

Comando General Fuerzas Militares, Bogotá, Colombia. Coronel del Ejército Colombiano; Administrador Logístico; Especialista en Gerencia Integral de Proyectos. Jefe Jefatura Logística Conjunta, CGFM. Email: <bofore69@gmail.com>.

“Los ejércitos marchan sobre sus estómagos”.

Napoleón

A primera vista, el epígrafe de nuestra recensión parece ser una afirmación coloquial y así lo sería si no se le atribuyera a uno de los más grandes genios militares de la historia, al mismo a quien se le otorga la autoría del compendio de axiomas sobre estrategia militar, conocidas como las máximas de Napoleón, sobre las cuales fundamentó sus triunfos y también, por falta de aplicación, desencadenó sus derrotas.

Pero más allá de su historia particular, Napoleón Bonaparte conocía muy bien la estrecha relación entre el éxito de una campaña militar y los medios para sostenerla, afirmaba en su máxima:

“Cinco cosas deben acompañar siempre al soldado: su fusil, su munición, su mochila, sus provisiones cuando menos para cuatro días, y su herramienta de peonería. La mochila debe reducirse al menor tamaño posible si se cree necesario, pero nunca debe estar el soldado sin ella”. (Páez, 2005, p. 87).

Parece simple, pero cuando se trata de mover ejércitos como los de Napoleón, con más de 150.000 hombres, el apoyo y soporte para el combate adquieren dimensiones extraordinarias.

Otros grandes ejércitos antes que el de Napoleón ya tenían muy claro que el éxito de una campaña yacía, en gran medida, en su capacidad de abastecer las primeras líneas de combate. El ejército romano nunca combatía sin antes haberse establecido y, entiéndase por establecerse, “garantizar el suministro de hombres y material, armamento y munición, avituallamiento y cobijo”. (Cordero & Hernández, 2008, p. 26).

Pero también, la incapacidad de garantizar este suministro llevó a históricas derrotas militares: Aníbal, general cartaginés, condujo un gran ejército de hombres y elefantes, desde el norte de África hasta las puertas de Roma, pero la imposibilidad de asegurar los suministros desde la retaguardia, lo derrotó. El poderoso ejército alemán, durante la segunda guerra mundial en su campaña soviética, sufrió una de sus peores derrotas a causa de la desastrosa planeación que impidió la llegada de suministros y combustible en forma oportuna y suficiente para soportar la crudeza del invierno (Cordero & Hernández, 2008, p. 28).

Por su parte, el ejército aliado planificó y ejecutó el desembarco de Normandía en el cual 5339 buques transportaron hasta las playas del noroeste de Francia 156.000 hombres y 4000 vehículos, en lo que daría comienzo al fin del III Reich. Pero más importante aún que el desembarco



inicial, lo constituyó el apoyo con suministros y comunicaciones seguras y fluidas, que permitió el avance de las tropas aliadas sobre el ejército alemán, labor desarrollada esencialmente por el cuerpo aliado de ingenieros (Cordero & Hernández, 2008, p. 29).

Se podrían citar muchos casos más de campañas exitosas o grandes fracasos tanto militares como civiles, en los cuales la logística ha sido determinante y, de cada uno de ellos, los grandes estrategias militares o gerentes de hoy deben aprender y reconocer el valor trascendental que representa el oportuno suministro de bienes y servicios para el cumplimiento de la misión.

No es extraño que actualmente los encargados de la operación logística hagan parte de la alta gerencia de las empresas. Por su parte, no se concibe el planeamiento de una campaña u operación militar sin la participación del responsable logístico, quien a la postre, será el encargado de garantizar los medios para el sostenimiento de la misma.

Los conflictos bélicos, sin duda, han permitido y favorecido el avance tecnológico y el desarrollo de dispositivos novedosos, la aviación militar, el radar, los artefactos nucleares son evidencia de ello, pero también, han contribuido al perfeccionamiento de disciplinas propias del arte militar, que posteriormente han sido adaptadas a la actividad civil, por esto, aquí se dará una mirada particular a la construcción de vías.

Los caminos que conducen a Roma¹, contienen la descripción de las técnicas constructivas y el propósito buscado por los generales romanos al planificar y construir sus avenidas, que permitían el rápido y seguro desplazamiento de tropas y apoyo logístico y, posteriormente, el flujo del comercio y la cultura.

Por su parte, los estadounidenses desarrollaron un completo sistema de avenidas y carreteras que les permitió cubrir todo su territorio de costa a costa y de norte a sur. Por este completo sistema de vías se garantiza el desplazamiento de sus ejércitos y el apoyo logístico en un hipotético conflicto dentro de su territorio, pero, mejor aún, ha sido el dinamizador de su economía que ha permitido su posicionamiento actual como potencia mundial.

Colombia cuenta con uno de los sistemas de carreteras más precarios del subcontinente, según datos del Banco Mundial, la infraestructura vial se ha mantenido estancada durante los últimos 10 años, en alrededor de 164.000 kilómetros de vías, que mayoritariamente recorren el país del centro hacia las costas Pacífica y Atlántica, dejando por completo y en el abandono a más de la mitad del territorio nacional, comprendido entre la Cordillera Oriental y los límites con Venezuela, Brasil y Perú.

Claramente, esta situación no sólo afecta el desarrollo social y económico del país, sino que representa una grave desventaja militar al no contar con vías suficientes para el desplazamiento de tropas y soporte logístico hacia estas fronteras, por lo anterior, estos territorios han sido históricamente refugio de terroristas, delincuentes y traficantes que se amparan bajo la incapacidad del Estado de hacer presencia en esas regiones, al igual que brinda ventajas militares a los países vecinos en el hipotético desarrollo de confrontaciones bélicas con nuestro país.

Que sea entonces un llamado de atención a los planificadores de la infraestructura del país, la ejecución de un plan de vías que permita la integración territorial desde los cuatro puntos cardinales.

¹ Esto es el fruto de la Expedición Camino de los Romanos. Víctor von Hagen dirigió a un equipo por 5 años y recorrió más de 30.000 kilómetros de vías romanas. La expedición realizó el estudio sistemático de la primera red de carreteras desde el siglo III de nuestra era, cuando Antonino Augusto preparó un itinerario militar para el emperador Caracalla.



nales y proporcione a las Fuerzas Militares la libertad de desplazamiento suficiente para movilizar tropas y soporte logístico a cualquier punto de la geografía nacional, bien sea en desarrollo de operaciones de control territorial contra los grupos armados ilegales o en el desarrollo de operaciones con ocasión de conflictos internacionales.

El Comando General de las Fuerzas Militares, en el Manual de Conducción Operativa para las Fuerzas Militares 2-24-1998 Reservado, establece que se deben crear Teatros de Operaciones, con el propósito de alcanzar los objetivos estratégicos fijados en el Plande Guerra.

La doctrina para la organización logística, en apoyo de las operaciones conjuntas, se encuentra en el Manual de Estado Mayor y Mando Conjunto para las Fuerzas Militares 3-26 Reservado, el cual contiene las normas, funciones y organización que deben tenerse en cuenta en el apoyo de servicio para el combate. Sin embargo, no incorpora los procesos como alternativa para organizar el Sistema Logístico Conjunto que conduzca la maniobra logística en los Teatros de Operaciones.

El Comando General de las Fuerzas Militares emitió la Directiva N°. 076 del 9 de agosto del 2011, en la cual se dan las instrucciones para fomentar la integración de los procesos logísticos de la cadena de suministro de las Fuerzas Militares, dando origen al proyecto de Instalación de Centros Logísticos.

Las operaciones de las Fuerzas Militares contemporáneas deben concebirse dentro de un entorno conjunto e, incluso, combinado al interior de las Fuerzas. No es necesario demostrar aquí y ahora la importancia que lo conjunto ha adquirido tanto en la administración y dotación de Fuerzas Armadas como en la conducción de las operaciones.

Todo ello, debido a la incertidumbre actual y a la interrelación de muy diversos actores y situaciones. Esto provoca que la logística deba contemplarse en los altos niveles del planeamiento y de la ejecución como un todo, es decir, como una auténtica logística conjunta. Lo que no debe significar, de ninguna manera, el abandono de las logísticas específicas de cada Fuerza, en los más bajos escalones. El objeto de este trabajo que se presenta es, en este ambiente de incertidumbre, reflexionar sobre los principios que deberían informar esta logística conjunta en el futuro.

Referencias

1. Cordero & Hernández. (2008). Velázquez, un logístico en la corte de Felipe IV. Madrid: Ediciones Díaz de Santos.
2. Páez José, A. (2005). *Máximas de Napoleón sobre el arte de la guerra*. Caracas: Ministerio de Comunicación e Información.