IMPORTANCIA MILITAR DE LOS FERROCARRILES Y DE LAS CARRETERAS

Por: POMPILIO DUARTE GRACIA
Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 2, Volumen V
1938

El éxito del servicio automoviliario prestado en Verdún en la guerra de 1914, ha influido para que algunos tratadistas militares hayan llegado a la exageración de suponer que las carreteras vengan a reemplazar los ferrocarriles, como medios de transporte, en tiempo de guerra.

El deseo de evolucionar, el entusiasmo por todo lo nuevo, el desarrollo de la industria automoviliaria y otros factores, han influido directamente para que un gran número de población, sobre todo civil, haya llegado a creer que las carreteras serán vías completas para las operaciones en campaña.

Pero, al examinar detenidamente el material que se emplea en ambas vías, consumo de combustible, personal necesario y como resultado capacidad de transporte, se llega a concluir que la vía más apropiada, es la férrea, en especial, cuando se trata de largas distancias y de transportes terrestres.

La generalidad de los escritores militares ponen como factor esencial para los transportes en tiempo de guerra a los ferrocarriles; así se reproducen los siguientes conceptos al respecto. Dice Moreno Calderón al hablar sobre el servicio automoviliario en campaña: "Si pensamos sin dejarnos llevar de las impresiones primeras y como resultado de la experiencia adquirida en nuestras campañas, observamos que en la actualidad no es posible confiar de una manera absoluta en este medio de transporte, por necesitar, en primer lugar, muchas carreteras muy bien cuidadas y numeroso personal para la conducción y repartición de los carruajes, así como para el entretenimiento de los caminos.

En octubre de 1918, el ejército francés tenía para este servicio 91.000 individuos, o sea, el efectivo de 5 divisiones de nuestro ejército.

El periódico suizo *Luzerner Tageblatt* publica un interesante artículo; titulado "La importancia militar de los ferrocarriles", del cual se toma el siguiente aparte: "Sin desconocer la importancia militar del vehículo motorizado, se debe sentar con toda claridad que los ferrocarriles con su organización ejemplar y oportuna de tránsito, lo mismo que su personal

acostumbrado a una disciplina militar y puntualidad, no solamente son y serán para la Suiza instituciones indispensables de tránsito, sino uno de los instrumentos de guerra más importantes. El pueblo suizo debe quedar plenamente poseído de esto.

Entonces, a pesar de todas las dificultades y en oposición de muchos intereses personales, operará en lo futuro rigurosamente por el bien común para el sostenimiento y él perfeccionamiento necesario de los ferrocarriles. Este deber sublime deben cumplirlo todos los representantes de la Nación, cuando se trate de ayudar a nuestros ferrocarriles para lograr un desarrollo continuo y poderoso". Para aclarar aún más estos conceptos, pasemos a los cálculos comparativos entre las dos vías en estudio. No comparemos el ferrocarril comercial con carretera; hagamos esta comparación con el ferrocarril de campaña y únicamente en 2000 kilómetros.

Para el acarreo diario de 300 toneladas se necesita:

	Carretera	*Ferrocarriles de Campaña*
Material rodante	200 camiones De 1 tonelada 16 carro tanques	5 locomotoras 50 carros-góndolas De 5 a 6 toneladas c/u.
Combustibles	Camión /100 kms 5 galones mínimun Total 1/400 kms. 4000 galones	Leña de la región
Personal	Tripulación mínima por carro 2 hombres Con reparaciones, ayudantes y reservas 3 hombres	Tripulación normal por tren: Locomotora 2 hombres Tren: 2 hombres Tren: 6 hombres

Con respecto al personal hay necesidad de tener en cuenta los efectivos que se necesitarían en las diferentes carreteras, la consecución de alojamiento, alimentación, etc., y tener presente que el personal apto para la conducción de los vehículos también lo será para combatir, de manera que con el empleo de las carreteras, se resta una considerable cantidad de personal a las unidades combatientes y al mismo tiempo aumenta el consumo de víveres, drogas y demás artículos necesarios para la tropa en campaña.

El costo de transporte de los combustibles llega a las más crecidas cifras, por ejemplo: de Bogotá a Florencia vale aproximadamente $ 50 el transporte de una tonelada, es decir, de cada 1.000 litros aproximadamente; al mismo tiempo que este transporte impide llevar al frente otros elementos indispensables para el desarrollo de las operaciones.

Es necesario aclarar un concepto que existe sobre la capacidad de transporte de los ferrocarriles de campaña, llamados también *Decauville*, entre los cuales se encuentran

diferentes tipos de construcción, desde los livianos hasta los ferrocarriles de vía angosta que se construyen en terreno montañoso y que llamamos comerciales. El ferrocarril de campaña, en lo general, tiene la trocha 600 m/m., admite locomotoras de dos y tres ejes acoplados con un peso en servicio de 7.000 a 10.000 kgs. y con capacidad para 30 o 35 caballos, admiten pendientes del 4 al 6% y arrastran de 5 a 10 carros de cinco toneladas, usan como combustible leña, carbón, aceite. La capacidad de transporte depende de la cantidad de material rodante con que cuente y puede alcanzarse una mayor capacidad de transporte que la conocida en nuestras vías ferroviarias de mayor tráfico actual. Estas consideraciones, naturalmente tienden a borrar la creencia de que los ferrocarriles de campaña no son apropiados para los transportes militares o comerciales.

Las vías comerciales, naturalmente, tienen una mayor capacidad y de hecho constituyen la base con que cuenta un país para facilitar su defensa nacional y es el principio de la verdadera motorización.

En la mayor parte de los países el estudio sobre construcciones de vías férreas consulta la parte comercial como más esencial y en seguida las probables necesidades militares, entre las cuales se encuentran: líneas de operaciones, movilización, concentración y transportes diversos.

No es la intención demostrar de una manera rotunda que el servicio automoviliario carece de importancia en general, él tendrá un buen empleo en la retaguardia de los ejércitos, para que, cuando por la situación de las tropas con relación a las líneas férreas y su distancia a ellas, no puedan hacer llegar los elementos hasta la propia línea principal, entonces los automóviles pueden establecer rápidamente la relación con aquellas o con los puntos principales de etapas. Es decir, en todo caso, no se debe considerar que una carretera es la solución definitiva como comunicación militar para ejércitos de cierta consideración, más bien, puede considerarse como un complemento o auxiliar de los ferrocarriles, que unidos a la navegación constituyen el sistema arterial y venal.

Resta, para terminar, un importante llamamiento que no solamente es de responsabilidad para el elemento militar, sino muy especialmente para el civil. Consiste en la necesidad de propender al desarrollo de la red ferroviaria del país, con un espíritu patriótico y desinteresado de manera que responda a las necesidades militares, y como consecuencia nos ponga en condiciones de defender el territorio en una forma completa y efectiva. La mala orientación o el descuido en este sentido tiene su cotización en vidas y perjuicios enormes.