

Importancia

DE LAS

LÍNEAS FÉRREAS EN CAMPAÑA

Conferencia leída en la de Oficiales
del Regimiento Infantería de Otumba núm. 49

el día 2 de Marzo de 1905

POR EL PRIMER TENIENTE DEL MISMO

D. Enrique Casas Sánchez



CASTELLÓN 1905

Imp. del Regt.º Inf.º de Otumba n.º 49

FRXX/2782

CB1002311066

Importancia

DE LAS

LÍNEAS FÉRREAS EN CAMPAÑA

Conferencia leída en la de Oficiales
del Regimiento Infantería de Otumba núm. 49

el día 2 de Marzo de 1905

POR EL PRIMER TENIENTE DEL MISMO

D. Enrique Casas Sánchez



CASTELLÓN 1905

Imp. del Regt.° Inf.° de Otumba n.° 49

*A mi querido padre político don
Antonio Ramírez León, dedica este
pequeño trabajo*

El Autor.

Importancia

DE LAS

LÍNEAS FÉRREAS EN CAMPAÑA

La altura del progreso de una Nación, puede medirse por el perfeccionamiento, á que en la misma, haya llegado el Arte de la guerra.

Cervantes de Salazar, nos dice: «El que la guerra quitara de entre los hombres, quitara la causa de muchas virtudes: por que ella hace á los hombres amigos del trabajo para el cual nacieron, y emplearse de tal manera en hazañas ilustres, que sean ejemplo de emulación á otros, y gloria á sí mismos». Luego la guerra es precisa, y no solamente precisa sino necesaria; pues

el individuo emplea todo su trabajo, en la lucha por su existencia, y la Nación por esta misma existencia y además para su engrandecimiento. ¿Cuál es el vehículo principal que puede arrastrar consigo este engrandecimiento? El Ejército; dada esta contestación, escuso decir, que nosotros que formamos parte de él, somos los llamados á elevar en lo posible esta gran sociedad que tantos y tan variados elementos la constituyen.

Poco valgo y por tanto, pequeña será la parte que yo pueda aportar á la construcción de la grande obra que empezó á edificarse, desde que nuestros últimos desastres en la anterior campaña nos hicieron, no comprender puesto que ya lo sabíamos, sino recordar, cosa que nunca debimos olvidar esto es, que una Nación, para ser poderosa y respetada, debe poseer ante todo un buen Ejército de mar y tierra; pero ya que los padres dan por sus hijos todo lo que poseen y aún algo más, para que á estos nada les falte, justo es que los hijos procuren corresponder en cuanto les sea posible por el bien que han recibido; debiendo suceder así, yo considerando á

mi patria como madre muy querida, puesto que bajo su bandera me cobije. con el entusiasmo que al hombre dan los 20 años, estoy dispuesto á consagrar por entero mi vida á ella.

Terminado esta especie de exordio, voy á dar principio á la lectura que el Tema de esta conferencia indica, suplicando ante todo, venevolencia, pues siendo ésta la primera vez, que me dedico por invitación de nuestro muy querido Coronel, á escribir algo que sea leído ante tan digna concurrencia no creo que haya podido hilvanar tan bien como hubiera sido mi deseo, lo entresacado de varios autores.

Por espacio de mucho tiempo, las líneas férreas, fueron entre nosotros, un grande objeto de explotación comercial, y sin embargo no se usaban por el Gobierno mas que para pequeños transportes, aislados y tímidas concentraciones, hasta que andando el tiempo, llegaron á considerarse como un medio preciso, en los cambios de guarnición, en las operaciones estratégicas, y hasta en las maniobras militares.

Mas ádelante, fueron conociéndose las grandes ventajas de estos medios de co-

municación, y adoptándose sucesivamente en todas las campañas, estuviera ó no reglamentado el servicio de Ferrocarriles por el Gobierno; prueba palpable de ello la tenemos. aparte de otras muchas campañas, en la guerra Franco-Prusiana de 1870, donde en el espacio de tres días, fué transportado un Cuerpo de Ejército compuesto de 45.000 hombres desde Berlín á Buigen, puntos distantes más de 500 kilómetros, distancia que recorrida por jornadas se hubieran empleado lo menos 20 días, llevándose en esta Campaña á cabo la concentración sobre la frontera francesa de tres grandes ejércitos, componiendo un total de 460.000 hombres con todo su correspondiente ganado y material en el espacio de once días, esto es desde el 23 de Julio de 1870 al 2 de Agosto, debida concentración tan asombrosa, al gran número de vías férreas con que contaba la Nación Alemana y á su abundante material: en cambio la imprevisión y descuido de Francia, en servicios tan importantes como el de los ferro-carriles, llevó á sus ejércitos en dicha campaña á sufrir fatigas y desastres, antes de empezarla; por cuya ra-

zón encaminó sus esfuerzos nuestra vecina República una vez terminada ésta, á remediar en lo posible los grandes defectos con que tropezó, dictando para ello en primero de Julio de 1874, un reglamento de transportes militares por ferrocarril; lo propio hicieron las demás Naciones, Alemania en 20 de Julio de 1872, Austria en 2 de Enero de 1877 etc. etc.

En cambio pasaban los años y nuestra Nación permanecía indiferente, al progreso que las demás con tanto afán cultivaban, y las consecuencias hubieran sido fatales si se nos llega á presentar una guerra internacional, puesto que tan caro pagamos nuestra imprevisión en la última Campaña carlista, de la cual citaré un ejemplo para corroborar lo dicho.

Grande fué el apuro en que se encontró Bilbao en 1874, tan estrechamente bloqueada se hallaba por los carlistas, que el resto de la Nación ignoraba lo que pasaba en su interior, siendo de grande importancia la defensa de esta plaza, por las grandes sumas que la misma encerraba, era por tanto preciso evitar á toda costa que cayera en poder del enemigo.

El general Moriones, mandaba el Ejército del Norte, el cual no considerándose con fuerzas bastantes para atacar al enemigo que sitiaba á Bilbao en sus posiciones, ideó el plan digno de aplauso, de atraer al Ejército Carlista hacia Estella, simulando un movimiento de avance con todo su Ejército sobre Navarra y una vez conseguido ésto, trasladarlo por ferrocarril á Santander, y desde allí á pié, llegar antes que los carlistas á Somorrostro, y ocupar las posiciones abandonadas por estos, antes que se dieran cuenta de ello; ahora veamos los inconvenientes con que tropezó al llevar á cabo plan tan bien combinado.

Todo al principio marchó perfectamente; cayó en el lazo que se le tendía el enemigo y había por tanto grandes esperanzas de que saliera bien la operación, pues el Ejército carlista, necesitaba cuatro marchas forzadas para volver al sitio de donde partió. Pero al hacer uso del ferrocarril, para trasladar las tropas desde la ribera del Ebro á Boo, estación inmediata á Santander, las esperanzas que en un principio se concibieron, fueron disipándose como el humo.

Después de apoderarse de La Guardia el general Moriones, dividió su Ejército en dos columnas, una bajo su inmediato mando que dirige hacia la provincia de Navarra, por Logroño, Lodosa y Lerín, donde se encontraba el 10 de Febrero, mientras la otra columna al mando del general Primo de Rivera, con quien anteriormente concertó sus maniobras, se dirige hacia Burgos con el fin aparente de sofocar el incremento grande que por anteriores sucesos tomó la facción en la izquierda, más en realidad para secundar los planes del general en jefe y trasladarse sigilosamente por ferrocarril á Santander, y con los barcos que hubiera disponibles en aquél puerto, pasar inmediatamente á Castro-Urdiales, á cuyo punto y por el mismo procedimiento se trasladaría Moriones desde Alcanodre con el fin de sorprender al enemigo, y forzar sin otras dificultades mayores el paso á Portugalete, (punto situado al N. O. de Bilbao y á una jornada escasa del mismo) por Somorrostro, posiciones abandonadas por el grueso del Ejército carlista, por el engaño de que fueron objeto.

Decidido este pensamiento se guardó per-

fectamente el secreto; la idea era muy buena y acreditaba el gran talento del general Moriones; pero así como para calcular las distancias sobre planos topográficos, hay que añadir siempre un coeficiente de corrección, por las pendientes que existen, para aproximarse más á las verdaderas distancias sobre el terreno, así también para calcular el tiempo que puede emplear un ejército en trasladarse de un punto á otro, es necesario contar con muchos de estos coeficientes, por los inconvenientes que traen consigo, el empleo de muchos elementos; uno de los principales fué las líneas férreas, estas las teníamos construídas sin consideración alguna estratégica, aparte de no constar más que de una sola vía; las estaciones no estaban preparadas para el embarque y desembarque de tropas, el material no reunía las condiciones que necesitaba y hasta el personal carecía de las aptitudes necesarias. así es que el plan del general Moriones, que según lo que tardan los trenes en recorrer sus trayectos era infalible; tenía que tropezar con serias dificultades.

En efecto; la primera con que tropezó,

fué al verificar la concentración del material para el transporte, pues por causa de lo mal desempeñado que se encontraba el servicio de las líneas férreas, con motivo de la Campaña y también por el secreto con que aquella se tenía que llevar á cabo, no se pudo disponer del material que se necesitaba.

Segunda; según los cálculos hechos por el General en jefe, un cierto número de locomotoras, arrastrando determinado número de coches, eran suficientes para el traslado de todo el Ejército, pero lo que no tuvo en cuenta para sus cálculos, fué las Curvas de los desfiladeros de Pancorbo y las pendientes de Ruinosa, por que unas y otras no permitían la longitud que se les había asignado á los trenes, razón por la cual tuvieron que descomponerlos en Miranda y pedir otras locomotoras. Además las vías no estaban libres, el personal no estaba acostumbrado y mientras se suspendió el servicio ordinario y se organizó el que era preciso, ocurrieron también retrasos.

Resultado: que habiendo calculado el general Moricones que el día 13 de Febrero,

se encontraría la fuerza del general Primo de Rivera en disposición de operar, tomando á Castro-Urdiales por base, solamente consiguió tenerlas en Boo; ahora bien de Boo á Castro-Urdiales hay ochenta kilómetros, los cuales se hubieran podido recorrer sin tropezar con ninguna dificultad en tres jornadas, luego fueron tres días de retraso los que se originaron, por carecer de condiciones estratégicas, las vías férreas que se emplearon y por no hallarse dispuestos, tanto el material como el personal de las mismas para la Campaña.

Como quiera que estos tres días de retraso, era con los que contaba el general en jefe, para que la fuerza enemiga volviera una vez, conocido el engaño de que había sido objeto, á ocupar sus posiciones, sucedió que el día 15 á las tres de la tarde llegaba el enemigo al Puerto de las Muñecas y el 16 cuando las fuerzas del general Primo de Rivera, no habian llegado todavía á Castro, ya se hallaban los Carlistas descansando en sus posiciones; con lo que queda probado que una de las causas que contribuyó á la gran derrota que nuestro Ejército tuvo en dicha época fué la falta

de preparación de los ferrocarriles y línea férreas para la Campaña.

Todavía después de esta Campaña, transcurrieron bastantes años, antes de que en nuestra Nación, se dictaran bases para la reglamentación del servicio de ferrocarriles bajo el punto de vista militar, pues no aparecen estos por primera vez hasta el año 1891.

Generalizando vemos, que si en tiempo de paz las líneas férreas proporcionan á los gobiernos, medios rápidos, y ventajosos por todos conceptos, para toda clase de transportes, tanto de personal como de material, es indudable que siendo en Campaña mucho más frecuentes estos transportes, será mayor el número de ventajas que este servicio pueda proporcionar á una Nación que se halle en guerra con otra.

Hechas las anteriores consideraciones generales, sobre la conveniencia de tener organizado convenientemente todo lo que se relacione con los ferrocarriles para su uso en campaña, voy á enumerar algunos de los muchos casos en que los mismos se emplean, bajo el punto de vista estratégico.

Empezando por el período preliminar en caso de guerra entre dos naciones, esto es por la movilización y concentración de los dos Ejércitos beligerantes, podrá llevarse ésta á cabo con rapidez y en buenas condiciones, siempre que á cada empresa, se le haya fijado de antemano y con precisión los puntos donde debe tener dispuesto y reunido su material, para embarcar en cada uno de ellos, determinada cantidad de hombres, ganado, material, etc. etc. siendo el tiempo empleado por dichas empresas en su preparación, el preciso para la reunión de las unidades orgánicas, la que una vez verificada podrán trasladarse por la línea que se les haya indicado al punto de su destino. Solo en esta forma podrá sacarse partido del uso que se haga de las líneas férreas para la concentración y movilización de un ejército, no haciéndose así, traería consigo dicho período preliminar, desórdenes y detenciones que darían lugar á una pérdida de tiempo, sensible en estos casos, puesto que no es conveniente desperdiciar.

El gran número de fuerzas que hoy se movilizan en las naciones para una Cam-

paña, dan lugar á que los Ejércitos ocupen grandes extensiones de terreno, por tanto se encontrarán en sus líneas de operaciones puntos de gran importancia que en determinados períodos de la guerra, necesitarán grandes refuerzos; pues bien, pudiendo hacer uso de buenas líneas férreas, dichos refuerzos que en caso contrario, tendrían que estar estacionados en los mencionados puntos para su defensa, pueden hallarse á disposición del general en jefe para otras operaciones de más importancia por el momento y no deshacerse de ellos, hasta el momento preciso de necesitarse en los mencionados puntos.

Antiguamente, era preciso abastecer de víveres y todo lo necesario, al empezar una campaña, las plazas fuertes más próximas al enemigo, cosa que claramente se ve la poca conveniencia de ello, porque tenían que almacenarse grandes cantidades, y por tanto era difícil la conservación de todo en perfecto estado; inconveniente grande antes de conocerse los ferrocarriles, hoy gracias á ellos, no es preciso hacer estas operaciones, hasta que no se tema un próximo sitio á dichas plazas por

la rapidez con que se puede llevar á cabo el abastecimiento de las mismas.

Si las líneas férreas sirven como vemos para abastecer en tiempo oportuno las plazas fuertes, y avituallar cuando se tenga por conveniente los Ejércitos, también les prestan á estos grande utilidad, desembarazándoles de los elementos que les estorban, como son, heridos, enfermos y prisioneros, porque considerando el asunto, bajo el punto de vista higiénico y humanitario, el uso de las líneas férreas para el transporte de heridos y enfermos es sin género de duda un gran progreso; antes de conocerse este adelanto se acumulaban estos desgraciados, en hospitales sin preparación de ningún género donde se veían hasta faltos de asistencia, desarrollándose por estas causas epidemias que aumentaban considerablemente el número de defunciones. Cuando se querían evitar estos inconvenientes y se transportaban los heridos á distancia, este transporte se hacía en pésimas condiciones, tanto por el mal estado de los caminos, como por la mala disposición de los carruajes que se empleaban. Las líneas férreas al mismo tiem-

po que permiten diseminar los enfermos, facilita y hace más cómodo el transporte; tratándose de prisioneros, no hay que mencionar, puesto que con facilidad se comprende, las ventajas que encuentra el ejército desembarazándose de ellos y hasta los mismos prisioneros efectuando las marchas por caminos de hierro.

Cuando un país tiene una extensión considerable de costas que defender, con el uso de los ferrocarriles se puede economizar muchísimos hombres y grandes cantidades de dinero; en efecto en dichas costas existirán muchos puntos de desembarco y si en lugar de fortificarlos todos, gastando en ello algunos millones, se tiene construída una línea férrea paralela á dicha costa y además un ejército dispuesto á acudir inmediatamente á cualquier punto amenazado, podrá conseguirse su defensa con facilidad y economía.

También para el transporte de material de guerra, el uso de las vías férreas es ventajosísimo; los pertrechos que los ejércitos modernos arrastran hoy día consigo, suman una inmensa cantidad de víveres, municiones, herramientas, ambulancias,

etc. etc. Ahora bien teniendo que trasladar de un punto á otro todo esto por caminos ordinarios, se necesitaría un número grande de ganado que no siempre podría encontrarse. Sitiada una plaza por ejemplo, si se puede establecer un ferrocarril con el que se pueda transportar el material necesario. ¿Nó nos representaría èsto una gran economía de tiempo y muchas comodidades? En el sitio de París hicieron uso los alemanes de un camino de hierro que les sirvió para llevar hasta muy cerca de la plaza los materiales que para el mismo necesitaron.

Resumiendo; la gran ventaja que los ferrocarriles proporcionan, es la fácil y rápida comunicación entre el ejército en operaciones y el país; antes un ejército situado á 300 kilómetros de sus fronteras, necesitaba lo menos doce jornadas para volver á su patria, hoy solo dista de ella 18 horas á lo más. Esta circunstancia que á primera vista parece no tener más que valor material, es sin embargo bajo el punta de vista moral, de gran importancia, porque el hombre no mide las distancias por su longitud, sino más bien por el tiem-

po que necesita para recorrerlas; en Campaña que por lo general los peligros son grandes y muchas las privaciones, sirve al soldado de gran consuelo el tener fáciles comunicaciones con las personas á quienes le liga lazos de amistad y parentesco, pues siempre les complace el poderse comunicar con ellos, esta es una de las causas por las que el ánimo de tropas encerradas en una plaza, decae considerablemente, llegando á producir este decaimiento, un gran desaliento moral que más ó menos tarde llega á hacer presa en las fuerzas sitiadas.

Otro de los motivos por el que se hacen más necesarias que nunca las comunicaciones, es el gran movimiento expansivo que anima hoy día á las sociedades modernas, acostumbrándose entre sus individuos á estar en relación con las personas que más distan de ellos, y siendo así se comprende fácilmente que durante la guerra, estas comunicaciones son más necesarias que en tiempos de paz, pues si el ejército tiene necesidad de tener noticias de su patria, no será menor la que ésta sienta de tenerlas de él.

Y finalmente las entrevistas entre los jefes del Ejército y los del Gobierno se facilitan por medio de las vías férreas, pudiendo dichas autoridades en casos extraordinarios conferenciar verbalmente, sobre graves y delicados asuntos que las guerras originan y que siempre se tratan en mejores condiciones que por escrito; todas estas ventajas tanto morales como materiales, no se obtienen sino á costa de algunos inconvenientes, pero no habiéndome propuesto tratar más que de los primeros, doy por terminado mi trabajo.



FRX