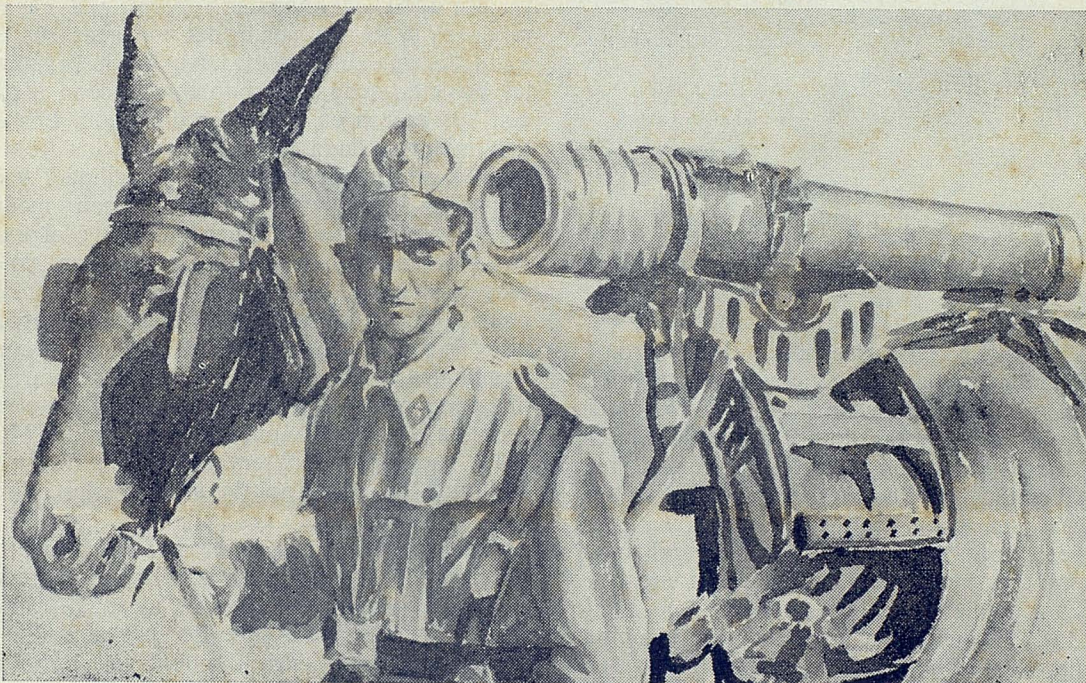


Ejército - 390 - Julio 1972

Reflexiones sobre los medios de transporte de las unidades de montaña

Capitán de Artillería LUIS FERREIRA FERNANDEZ



En las maniobras que ante Su Alteza Real el Príncipe de España y el Ministro del Ejército realizó la Brigada de Alta Montaña en el valle del río Aragón, se han puesto de manifiesto las enormes posibilidades que para el transporte táctico de toda clase de medios tienen los helicópteros en terreno montañoso.

Entre los supuestos tácticos realizados, uno de los de mayor espectacularidad, quizá más interesante, y desde luego el que mejores recuerdos y más comentarios ha despertado, es aquel que supuso el helitransporte de una Batería de Obuses de 105/14 en un tiempo no superior a treinta minutos, que hubiera sido de dos horas de haberse efectuado el transporte a lomo. La diferencia, sin embargo, será tanto mayor cuanto mayor sea la distancia a recorrer, consecuencia de la diferente velocidad de uno y otro sistema; en este campo, la ventaja del helicóptero es indiscutible.

Este reciente acontecimiento, por una parte, y el artículo, que en uno de los Boletines de Difusión de Artillería publicó el Capitán Victoriano Martínez Sanjuanbenito, me han animado, a su vez, a escribir estas líneas con la exclusiva finalidad de aportar algunas consideraciones sobre la actual organización del Grupo de Artillería de 105/14 a lomo, orgánico de las Brigadas de Montaña y Alta Montaña; consideraciones, naturalmente, muy personales, posiblemente sujetas a controversia, pero que están escritas con la mejor voluntad, sin pretensiones de crear doctrina, y con el ánimo puesto en actualizar un tema que creo muy interesante para toda la BRIAM en general, y para el GA 105/14 en particular.

Las Unidades previstas para actuar en terreno montañoso han de tener una organización que se adapte a la especial configuración del relieve, a la extremada dureza del clima



y a la falta de recursos de todo género. En este ambiente han de vivir y combatir sacando el mayor rendimiento posible de los medios de que han de estar dotadas.

La acusada compartimentación del terreno, la dificultad de relacionar entre sí los compartimientos, y la impracticabilidad de ciertas regiones, características todas ellas del medio montañoso, imponen a las Unidades unos frentes normalmente muy extensos y poco profundos, lo que lleva consigo inevitablemente a una descentralización del Mando. La Artillería disponible ha de distribuirse entre las Unidades Tácticas que se constituyan; las disponibilidades existentes rara vez permitirán la asignación a aquéllas del Grupo Completo, y será frecuente la asignación de una Batería, y en algunos casos Secciones, e incluso piezas aisladas. Sin embargo, no puede olvidarse que el empleo de la Artillería en masa y en el lugar decisivo es principio de empleo del Arma. ¿Cómo, pues, compaginar dos exigencias muchas veces opuestas, descentralización que impone el medio ambiente y empleo en masa que es preceptivo? No creo que sea posible con una organización que impone el transporte a lomo como único medio, transporte lento, muy lento, extremadamente vulnerable y que impone abastecimientos y servidumbres de todo orden, condicionando seriamente las posibilidades de maniobrar con la Artillería.

Indudablemente que sería en muchos casos posible salvar estos antagonismos si el Mando de la Brigada dispusiera de unos medios que, libres de la servidumbre que impone el acci-

dentado relieve, pudieran transportar las Unidades de uno a otro valle en un tiempo récord e inaccesible desde luego al lento transporte a lomo y aun al motorizado.

Pero esta supuesta y anhelada Unidad de Helicópteros de BRIAM, no sólo permitiría al mando de la misma trasladar su Artillería con rapidez y oportunidad; si es vital el maniobrar con la escasa artillería disponible, tal vez lo sea aún más el hacerlo con sus Unidades de Maniobra. En la ofensiva, su Infantería tratará de vencer las resistencias enemigas por la maniobra, atacando sus puntos débiles y sus flancos, intentará su envolvimiento para ir a caer a retaguardia de las posiciones y cortar sus comunicaciones. En la defensiva ha de organizar las posiciones de tal modo que puedan actuar con sus fuegos en cualquier dirección. Los envolvimientos, dada la extensión de los frentes, podrán producirse con relativa facilidad, y los abastecimientos y evacuaciones con medios aéreos pueden ser la única solución; el éxito de la defensa ha de estar, sin embargo, no en esas posiciones, sino en la maniobra, en los contraataques, y para ello es esencial la rapidez y oportunidad de su ejecución. Pero, ¿cómo compaginar esta necesidad de maniobrar, de abastecer y de evacuar, con la lentitud característica de los movimientos en montaña?

En montaña la observación terrestre se ve facilitada en parte por lo acusado del relieve, pero no obstante la existencia de zonas ocultas es muy frecuente. La observación aérea permitiría ampliar y completar aquélla, y por medio de helicópteros sería factible alcanzar rápidamente aquellas cotas, que de otro modo se lograrían con una lentitud que bien podría hacerlo ineficaz en muchos casos.

Los tendidos telefónicos realizados sobre el terreno serán difíciles, las transmisiones radio se verán afectadas en muchos casos por las zonas de silencio que la orografía ocasiona; por medios aéreos los tendidos se facilitarían y sería posible montar eficaces retransmisores que aseguraran un rápido enlace.

Los abastecimientos y evacuaciones de unas posiciones (muchas veces desbordadas pero aún firmes, en bastantes ocasiones inaccesibles por la endiablada orografía y por los rigores climáticos) podrían ser en estas circunstancias más viables con helicópteros que con medios terrestres.

¿No son pues vitales esos helicópteros a estas Unidades de Montaña y, a diferencia de otras, no está encuadrada en alguna gran Unidad que pudiera apoyarles en caso necesario?

La escasez y extraordinario valor de las vías de comunicación, lo acusado del relieve y la pendiente de los accidentes, característica también de la montaña, limitan, no hay duda, el

movimiento autom6vil; ahora bien, ¿hasta el límite de suprimir totalmente este importante medio de transporte?, ¿hasta el límite de considerar al mulo como el exclusivo y más rentable transporte en montaña?, ¿hasta eliminar a los medios que la técnica del siglo xx ha desarrollado plenamente? Creo que no:

— El dominio de las escasas comunicaciones es fundamental; en consecuencia, la actuación de la Artillería se aplicará normalmente sobre aquellas zonas que de un modo u otro tengan influencia en las comunicaciones, pero esto no quiere decir que la Artillería deba actuar necesariamente desde las cumbres, pues en ocasiones su misión podrá ser cumplida desde el fondo de los valles, en asentamientos próximos a las carreteras, aparte de que existen a veces dificultades de municionamiento, meteorología adversa o falta de oportunidad que aconsejen desistir en ocupar asentamientos elevados.

— La Aviación, con sus enormes posibilidades en el apoyo a las operaciones terrestres, y el empleo de cañones sin retroceso, puede en ocasiones sustituir a la Artillería y hacer que el apoyo de fuegos, hasta hace poco reservado casi exclusivamente a este Arma, sea hoy posible con otros medios.

— En montaña y en alturas superiores a 1.800 metros, la vegetación desaparece prácticamente, las zonas nevadas son corrientes y posibles en gran parte del año, las temperaturas muy bajas; en estas condiciones, el ganado tiene muy pocas posibilidades de ocultación, su movimiento es muy penoso y las condiciones de vida difíciles y sólo posibles a costa de pesados y voluminosos abastecimientos.

— El transporte a lomo ha sido hasta la Segunda Guerra Mundial casi el único medio de transporte de las Unidades de Montaña, pero

el posterior desarrollo de la industria del motor, ha hecho que los animales de carga y tiro vayan siendo reemplazados por los medios mecánicos de transporte.

— El ganado, en contra de lo que a primera vista pudiera parecer, no es tan económico como aparenta; a su coste de adquisición, cada vez mayor, consecuencia lógica de su propia escasez, hay que añadir su mantenimiento, herraje, medicamentos, instalaciones y equipos, aparte del personal de conductores, que aumenta considerablemente la plantilla de las Unidades.

— El turismo, las explotaciones forestales, las obras hidráulicas y en general el desarrollo nacional en todos los órdenes, exigen cada vez más la construcción de vías de comunicación, facilitada por el empleo de máquinas pesadas (excavadoras, empujadoras, buldozer, etc.), todo lo cual trae como consecuencia que el transporte autom6vil sea frecuentemente posible en las zonas montañosas e incluso en la alta montaña.

La descentralización del Mando, la falta o escasez de lugares habitados y de abrigo, el clima extremado y pobreza de recursos, hacen que las pequeñas unidades adquieran una mayor personalidad y autonomía, mayores medios materiales y equipos mucho más caros. En consecuencia, será preciso disminuir al máximo las necesidades de personal y limitando a lo imprescindible la permanencia en zonas inhóspitas, lo que se facilitará si contamos con unos medios que con rapidez y oportunidad puedan abastecer, evacuar y municionar a las Unidades que operen en la montaña, funciones todas ellas que pueden ser realizadas por medio de los helicópteros.

El helicóptero tiene, sí, muchas posibilidades, pero... también sus limitaciones, problemas y servidumbres; el transporte a lomo





también tiene características positivas que le hacen, a veces, insustituible en el medio montañoso. Ningún sistema de transporte, por óptimo que parezca a primera vista, puede ser el privativo en las Unidades de Montaña, la flexibilidad exigida en todos los órdenes ha de conseguirse por la yuxtaposición de todos ellos, empleando cada cual en las circunstancias en que sea posible y garanticen un mejor rendimiento. Las Unidades han de contar sólo con los medios necesarios para cubrir sus necesidades normales y el resto ha de estar como reserva a disposición del Mando, que los asignará para cubrir las necesidades extraordinarias de las Unidades. Esto es particularmente interesante para el ganado, que conviene esté centralizado, asignándolo a las Unidades de Intendencia, Artillería, Sanidad, etc., cuando las necesidades de dichos Servicios así lo exijan.

Consecuencia de todas estas consideraciones y como resumen final de todo ello, podíamos sugerir como puntos a tener en cuenta en la organización de Unidades de Montaña los siguientes:

— Reducir las plantillas de ganado a las estrictamente indispensables para cubrir las necesidades normales. En el caso concreto del GA 105/14, podría optarse por:

a) Mantener únicamente una de las Baterías con transporte a lomo y motorizar las otras dos.

b) Motorizar las tres y disponer de una Unidad de transporte a lomo, centralizada en el Grupo y susceptible de transportar a la Ba-

tería que en cada caso se considere conveniente.

c) Motorizar las tres Baterías, pero asignándoles en plantilla un Pelotón de Ganado (con posibilidad de ser transportados en camiones-adrals dos), con las finalidades siguientes:

— Hacer posible el transporte en limonera de las cuatro piezas, cuando sea preciso.

— Asegurar la entrada en posición sucesiva de las cuatro piezas en aquellos asentamientos que próximos a la carretera no sean sin embargo accesibles para los camiones. Municionar estas posiciones.

— Mantener orgánicamente en cada Batería el ganado que permita la instrucción a lomo.

— Permitir al mando del Grupo transportar a lomo una de sus baterías, reuniendo el ganado de todas ellas.

— Centralizar en el mando de la Brigada una Compañía de transporte a lomo capaz de transportar una batería y atender a las necesidades extraordinarias de abastecimientos, evacuaciones, municionamiento... de toda la gran Unidad.

— El equipo de ganado (bastes especialmente) ha de ser único para toda la Brigada; las Unidades tendrán orgánicamente los castilletes y aditamentos precisos para adaptar aquéllos a sus necesidades concretas.

— Dotar a la Brigada de Alta Montaña, con carácter orgánico, de una Unidad de Helicópteros, con las misiones siguientes:

— Facilitar el ejercicio del Mando, realizar reconocimientos, tendidos telefónicos, completar y ampliar la observación general y la observación y dirección del tiro de Artillería, retransmisores radioeléctricos...

— Helitransportar efectivos de hasta de una Compañía de Cazadores o una Batería de Obuses 105/14 o la Compañía de Zapadores sin material pesado.

— Evacuar las bajas de extrema y primera urgencia.

— Abastecer, municionar, evacuar o reforzar posiciones.

Sus aplicaciones humanitarias en paz, en salvamento de montañeros, en el control y extinción de incendios..., permitiría aumentar el prestigio del Ejército en la esfera civil en general y concretamente entre una juventud que

por sus aficiones deportivas suele adquirir una instrucción muy útil y necesaria a la especialización exigida en las Unidades de Montaña.

— Finalmente, la disminución de efectivos humanos que en todas las Unidades de BRIAM que con ello podrían conseguirse, permitiría elevar a tres los grupos 105/14 orgánicos de esta gran Unidad y conseguir así la paridad Batallón de Cazadores-Grupo de Artillería, que parece ser recomendable dados los frentes extensos, las dificultades de apoyo mutuo y la descentralización existente.

Sólo me resta recordar con agrado y nostalgia la presencia de la Unidad de Helicópteros del Ejército de Tierra en el ámbito de la BRIAM, esperar que su asistencia a maniobras en montaña sea día a día más frecuente, y repetir el carácter personal y muy limitado de estas líneas.

Boinas "NEPTUNO"

(IMPERMEABILIZADAS)

Fabricante:

INDUSTRIAS TELLO, S. L.

(Casa fundada en 1820)

Z A R A G O Z A

Medalla de Bronce

(Exposición Internacional de Inventores de Bruselas)

Medalla de Plata

(Bilbao)

PROVEEDOR DE LAS FUERZAS ARMADAS ESPAÑOLAS
EXPORTADOR (Modelos militares)