

El Red Ball Express

Lecciones del pasado para las guerras del futuro

Dr. Christopher Carey

Si es cierto que los ejércitos se preparan para la próxima guerra estudiando la última, el Ejército de EUA debería actuar con cautela en su preparación para futuras operaciones de sostenimiento. Después de todo, no ha sostenido una operación de

combate a gran escala (LSCO) desde la operación Iraqi Freedom, a principios de la década de 2000, y esto ni fue contra una amenaza con capacidades similares ni en un teatro negado. En lugar de centrarse en el último combate, el ejemplo histórico más pertinente para las



fuerzas de sostenimiento es el teatro de operaciones europeo de la Segunda Guerra Mundial. Como preparación para futuras operaciones, el Ejército necesita examinar las valiosas lecciones de sostenimiento del sistema logístico Red Ball Express. En cada fase de su desarrollo, el Red Ball Express puso de manifiesto la importancia de los habilitadores (*enablers*), de la improvisación y los retos inherentes de depender de la infraestructura existente durante una LSCO.

De la operación Bolero al Red Ball Express

A diferencia de otras operaciones durante la Segunda Guerra Mundial, los planificadores aliados no se apresuraron en preparar la invasión de una Francia ocupada. La invasión de Normandía en junio de 1944, conocida como operación Overlord, comenzó dos años antes con el envío de tropas y suministros de Estados Unidos al Reino Unido. Los líderes aliados esperaban reunir más de un millón de soldados en 1942, en lo que se conocería como la operación Bolero, para invadir el continente europeo en 1943¹. En enero de 1942, cargamentos militares estadounidenses comenzaron a llegar al Reino Unido por mar y aire. Estos aumentaron en la segunda mitad de 1943, y a principios de 1944, Estados Unidos estaba enviando más de un millón de toneladas de suministros al mes a las islas británicas.

Para prepararse para el esfuerzo de sostenimiento que se avecinaba, los oficiales del Cuerpo de Transporte, que tenía dos años de creado, planearon un ejercicio de gran envergadura para resolver los problemas relacionados con el traslado de cantidades masivas de suministros desde los puertos ingleses hasta los depósitos franceses². El ejercicio pretendía simular operaciones de terminal y distribución previstas para Francia a lo largo de un tramo de 480 kilómetros desde el Reino Unido³. Programado para durar varias semanas, el ejercicio al final no fue realizado debido a la falta de personal, equipo y tiempo. La cancelación significó que las unidades de apoyo no tendrían un último ensayo a gran escala antes de llegar a suelo francés.

Página anterior: Soldados de la 4185ª Compañía de Servicios de Intendencia (*de izquierda a derecha*), el soldado Harold Hendricks, el sargento Carl Haines, el sargento Theodore Cutright, el soldado Lawrence Buckhalter, el soldado Horace Deahl y el soldado David N. Hatcher, cargan camiones con raciones destinadas a las tropas del frente en septiembre de 1944 en Lieja, Bélgica. (Foto: Ejército de EUA)

Tras el éxito de la invasión del Día D a principios de junio, las operaciones de sostenimiento se vieron ralentizadas por las malas condiciones meteorológicas y la determinación de los defensores alemanes. Apenas unas semanas después del desembarco, fuertes tormentas azotaron la costa de Normandía, destruyendo uno de los puertos artificiales Mulberry aliados y obligando a cerrar durante cuatro días algunas secciones de la playa⁴. La captura de la ciudad costera de Cherburgo era un importante objetivo de los Aliados tras el Día D, pero las fuerzas alemanas atrincheradas resistieron durante más de tres semanas y destruyeron la mayor parte de la infraestructura portuaria antes de rendirse. Ante los graves daños sufridos por el valioso puerto de Cherburgo, las fuerzas de sostenimiento no tuvieron más remedio que enviar suministros a las playas francesas.

Después de establecer un área de desembarque en Francia, las fuerzas aliadas iniciaron una serie de operaciones ofensivas en julio, diseñadas para salir de Normandía. La operación Goodwood, una ofensiva británica y canadiense, contuvo a los defensores nazis y permitió a las unidades estadounidenses, como parte de la operación Cobra, romper las líneas alemanas. A principios de agosto, las fuerzas alemanas contraatacaron cerca de Mortain, Francia. La apuesta de Hitler fracasó y dio lugar a que el Séptimo Ejército alemán quedara cercado cerca de Falaise. A medida que las posiciones enemigas en Francia se derrumbaban, las fuerzas aliadas se apresuraban para explotar las líneas alemanas que se estaban desintegrando.

Las cortas líneas de comunicación desde la costa de Normandía hasta la línea del frente habían sido manejables al principio, pero el éxito ofensivo de la expansión aliada creó problemas inmediatos de sostenimiento. A medida que las líneas se estiraban, la logística se vio afectada por el escaso control de los movimientos y la falta de depósitos de almacenamiento para los suministros que se

El Dr. Christopher Carey hace documentales para Army University Press. Entre sus documentales más recientes, disponibles en YouTube y DVIDS, figuran: *France '44: The Red Ball Express*, *France '44: The Wet Gap Crossings at Nancy*, y *Stalingrad: The Grain Elevator*. Obtuvo una maestría del Centro de Estudios Globales e Internacionales y un doctorado en Historia, ambos por la Universidad de Kansas.



acumulaban rápidamente y que llegaban en masa⁵. Sin ellos, la distribución de los suministros se hizo azarosa. La red de carreteras francesa, que no estaba diseñada para soportar equipos pesados y vehículos militares, se vio rápidamente desbordada por el tráfico aliado. A pesar de su preparación, los planificadores del ejército estadounidense no tuvieron en cuenta los numerosos habilitadores, como la policía militar, los ingenieros y los equipos de control de movimientos, necesarios para mantener el vertiginoso ritmo de operaciones en Francia⁶. Si los suministros esenciales para la misión no llegaban al frente, la ofensiva aliada a través de Francia se vería obligada a culminar mientras los defensores alemanes seguían retirándose.

Creación del Red Ball Express

La expansión desde Normandía a finales de julio y principios de agosto de 1944 superó las expectativas aliadas. La ofensiva tuvo tanto éxito que los grupos del Ejército Aliado se adelantaron más de doscientos días a lo que los planificadores habían estimado⁷. Este éxito

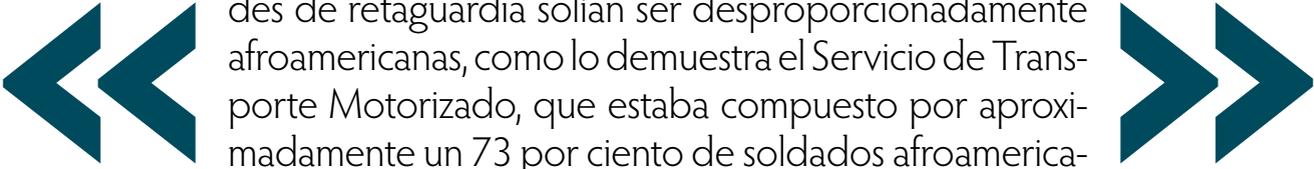
Un convoy de camiones estadounidenses se detiene en una estación de servicio improvisada el 7 de septiembre de 1944 para realizar el mantenimiento y el cambio de conductores cerca de Saint Denis, Francia. (Foto: Ejército de EUA)

puso a prueba las operaciones de sostenimiento, en las que se tuvieron que entregar alimentos, municiones y combustible a lo largo de una línea de suministro cada vez más larga. Solo mantener a las tropas alimentadas se convirtió en un esfuerzo de tiempo completo. Por ejemplo, en 1944, una sola división necesitaba treinta y cinco toneladas de raciones de campaña al día⁸. La munición y el combustible también fueron fundamentales para mantener la expansión. El 5 de agosto se pidieron setenta y dos mil toneladas de municiones al sur de las playas de Normandía⁹. Una semana más tarde, el petróleo, el aceite y los lubricantes (POL) requeridos por el Tercer Ejército se duplicaron de trescientos mil a seiscientos mil galones por día¹⁰.

Durante la Primera Guerra Mundial, cuando los ejércitos tenían capacidades motorizadas limitadas, el ferrocarril era el modo principal de transportar

suministros en el continente europeo. Pero las fuerzas estadounidenses no podían confiar en los trenes en 1944 porque las fuerzas aéreas aliadas habían atacado sistemáticamente los puentes y las redes ferroviarias para impedir que los refuerzos alemanes llegaran a Normandía el Día D. En ese momento, el suministro aéreo a gran escala se consideraba poco práctico, aunque los suministros cruciales como los alimentos y el

flota de camiones de carga de 2.5 toneladas, camiones de carga de 5 toneladas y semirremolques de 10 toneladas¹⁷. Estos fueron fabricados principalmente por las compañías General Motors, Dodge y Ford¹⁸. Los logistas habían abogado por el diseño de un sistema en torno a los semirremolques, ya que su gran capacidad de carga y la facilidad con la que se podían transferir los remolques entre tractores los hacían ideales para


 A diferencia de las unidades de combate, las unidades de retaguardia solían ser desproporcionadamente afroamericanas, como lo demuestra el Servicio de Transporte Motorizado, que estaba compuesto por aproximadamente un 73 por ciento de soldados afroamericanos en el teatro de operaciones europeo.

POL fueron transportados por aire a lo largo de la campaña europea con diferentes grados de éxito¹¹. El suministro por barcaza era otra opción, pero solo era posible en zonas de operaciones seguras con vías navegables y requería el uso de maquinaria pesada, como grúas.

Para preparar sus próximas ofensivas, el Primer Ejército y el Tercer Ejército de EUA buscaron depósitos de suministros cerca de La Loupe, una ciudad al suroeste de París¹². A finales de agosto, el oficial de logística de la zona de comunicaciones solicitó que se transportaran cien mil toneladas de suministros desde Normandía a la zona triangular entre las ciudades francesas de Chartres, La Loupe y Dreux antes del 1 de septiembre¹³. Había optimismo en cuanto a la posibilidad de reparar una línea ferroviaria de Laval a París y utilizarla para esta empresa masiva¹⁴. Sin embargo, las unidades de ingenieros, escasamente dotadas de personal, no dispusieron de tiempo suficiente para restaurar la vía, por lo que los trenes solo fueron capaces de transportar entre dieciocho mil y veinticinco mil toneladas en ese plazo¹⁵. La imposibilidad de utilizar las líneas ferroviarias obligó a los planificadores logísticos a encontrar otra forma de transportar las setenta y cinco mil toneladas restantes de equipos y suministros¹⁶.

Con tiempo limitado y pocas opciones, los planificadores recurrieron al transporte motorizado. La División de Transporte Motorizado operaba con una

las operaciones en el teatro de operaciones europeo. Los oficiales estimaron que la máxima eficiencia podría alcanzarse con una proporción de tres semirremolques por cada tractor-remolque¹⁹. Sin embargo, la producción en masa y el despliegue de los remolques más grandes no fue posible hasta más adelante en la guerra, por lo que el camión de carga de 2.5 toneladas se convirtió en el caballo de batalla del Red Ball Express. Con el aumento de las necesidades de suministro en el frente, las operaciones del Red Ball comenzaron el 25 de agosto de 1944.

La vida en el Red Ball Express

Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el Ejército, al igual que gran parte de Estados Unidos, estaba segregado racialmente. El reclutamiento selectivo de negros aumentó a medida que la nación se enfrentaba a las grandes exigencias de una guerra verdaderamente global. En el verano de 1944, casi setecientos mil soldados negros prestaban servicio en el Ejército de EUA²⁰. Sin embargo, los soldados negros fueron generalmente relegados a unidades de no combate, independientemente de su deseo de servir en el frente. Por ejemplo, de los 29 714 soldados que desembarcaron en la playa de Omaha el Día D, solo quinientos eran afroamericanos²¹. A diferencia de las unidades de combate, las unidades de retaguardia solían ser desproporcionadamente afroamericanas, como lo demuestra el Servicio de

Transporte Motorizado, que estaba compuesto por aproximadamente un 73 por ciento de soldados afroamericanos en el teatro de operaciones europeo²². Estos soldados llenarían en gran parte las filas del Red Ball Express.

El nombre «Red Ball Express» no era un término nuevo en el mundo del transporte, ya que tenía su origen en la jerga ferroviaria para referirse a «cargas urgentes»²³. En Francia, en 1944, el Ejército adoptó el símbolo de clasificación de la bola roja que se colocaba en la carga, los vehículos, las señales de tráfico y los distintivos de los uniformes. Desde el Día D, las unidades logísticas y los habilitadores habían sufrido una escasez de soldados porque el despliegue de las tropas de combate tenía prioridad sobre las tropas de servicio²⁴. Desesperado por llenar los puestos de los equipos de conducción de dos personas, el Ejército buscó voluntarios de todas las unidades que ya estaban en suelo francés. La experiencia al volante era preferible pero no se consideraba esencial.

Incluso antes de llegar a Francia, los planificadores aliados reconocieron que muchas carreteras francesas no eran lo suficientemente anchas como para soportar el tráfico de doble sentido cuando se utilizaran grandes vehículos militares. Para superar este problema, los planificadores del Red Ball crearon un sistema de circuito cerrado de viajes en un solo sentido. Oficialmente, la ruta del Red Ball Express comenzaba en Saint-Lô, pero los conductores a menudo se veían obligados a recoger materiales tan al norte como el puerto de Cherburgo. Cuando se iniciaron las operaciones del Red Ball, los convoyes entregaban suministros a los depósitos del Ejército de EUA situados entre las ciudades francesas de Dreux, Chartres y La Loupe. Se estableció un centro de apoyo para los convoyes cerca de la ciudad de Alençon porque era el punto medio de la ruta, y a la zona podía acceder tanto el tráfico de salida como el de entrada²⁵. En Alençon, los conductores podían repostar, descansar y realizar tareas de mantenimiento no programadas.

La ruta del Red Ball Express era una carretera de un solo sentido que solo estaba abierta a sus conductores. Para evitar confusiones, todos los vehículos de la ruta debían estar claramente marcados con unos discos rojos en la parte delantera y trasera²⁶. Para mayor eficacia, los convoyes se organizaban con un mínimo de veinte vehículos y se separaban a intervalos de cincuenta y cinco metros, a menos que operaran en zonas congestionadas. Aunque los conductores rara vez cumplían con esta norma, el

límite de velocidad se fijaba en veinticinco millas por hora²⁷. Los comandantes de los convoyes eran oficiales y generalmente se situaban en la retaguardia, mientras que un suboficial dirigía el convoy desde el frente²⁸.

Los convoyes del Red Ball Express no podían detenerse, excepto para una pausa de diez minutos que se producía diez minutos antes de cada hora²⁹. Se esperaba que los equipos de conducción volvieran a la carretera a la hora señalada. Después de seis horas consecutivas conduciendo, se autorizaba a los soldados un descanso de treinta minutos para comer, pero estas paradas no se producían en las zonas urbanas. Para satisfacer la enorme demanda de suministros en el frente, las operaciones del Red Ball debían ser ininterrumpidas. Los equipos de conducción a menudo se saltaban sus descansos para ahorrar tiempo y se sabía que cambiaban de conductor sin detener sus vehículos. Cuando se operaba de noche, se permitía el uso de luces bajas al oeste de la línea de luz, pero no se permitía cerca de las zonas de combate para evitar ser blanco de la artillería o la aviación alemana.

Cinco días después del inicio del Red Ball, 132 compañías compuestas por casi 6000 vehículos entregaron 12 300 toneladas de suministros en un día³⁰. Esta hazaña representó el récord de un solo día del Red Ball en cuanto a tonelaje entregado. A pesar de este logro, el Red Ball no pudo cumplir su objetivo de 82 000 toneladas para el 1 de septiembre³¹. Sin embargo, los planificadores aliados ampliaron la misión del Red Ball después de que las operaciones ferroviarias tampoco consiguieran entregar la cuota. Para el 5 de septiembre, el Red Ball Express había superado su objetivo original al entregar 89 000 toneladas en el triángulo de La Loupe, Dreux y Chartres³². Con pocas opciones en Francia, las fuerzas de sostenimiento se vieron obligadas a prolongar las operaciones del Red Ball hasta el otoño.

Los «jerricanes»

Durante la ofensiva a través de Francia, las fuerzas de sostenimiento tenían el reto de mantener el ritmo de las exigentes operaciones. Se necesitaban enormes cantidades de POL para mantener a las unidades mecanizadas operativas. A finales de agosto, los ejércitos estadounidenses en el norte de Francia estaban consumiendo 800 000 galones de gasolina al día³³. Los primeros planes se basaron en la construcción de tres oleoductos fuera de Normandía para apoyar a las fuerzas de primera línea,

pero este esfuerzo resultó inviable. En agosto, se cancelaron los trabajos del sistema de tres oleoductos y las unidades de servicio se centraron en la construcción de un oleoducto principal³⁴.

Como los vehículos necesitaban constantemente petróleo en el frente, el Red Ball Express empezó a distribuir gasolina de 80 octanos (MT 80) y de 100 octanos (AV 100). Cuando no se disponía de camiones cisterna, los productos POL se transportaban en bidones de cincuenta y cinco galones, que pesaban casi cien libras vacíos³⁵. El petróleo se distribuía a menudo en bidones de gasolina de cinco galones conocidos entre los soldados como «jerrican».

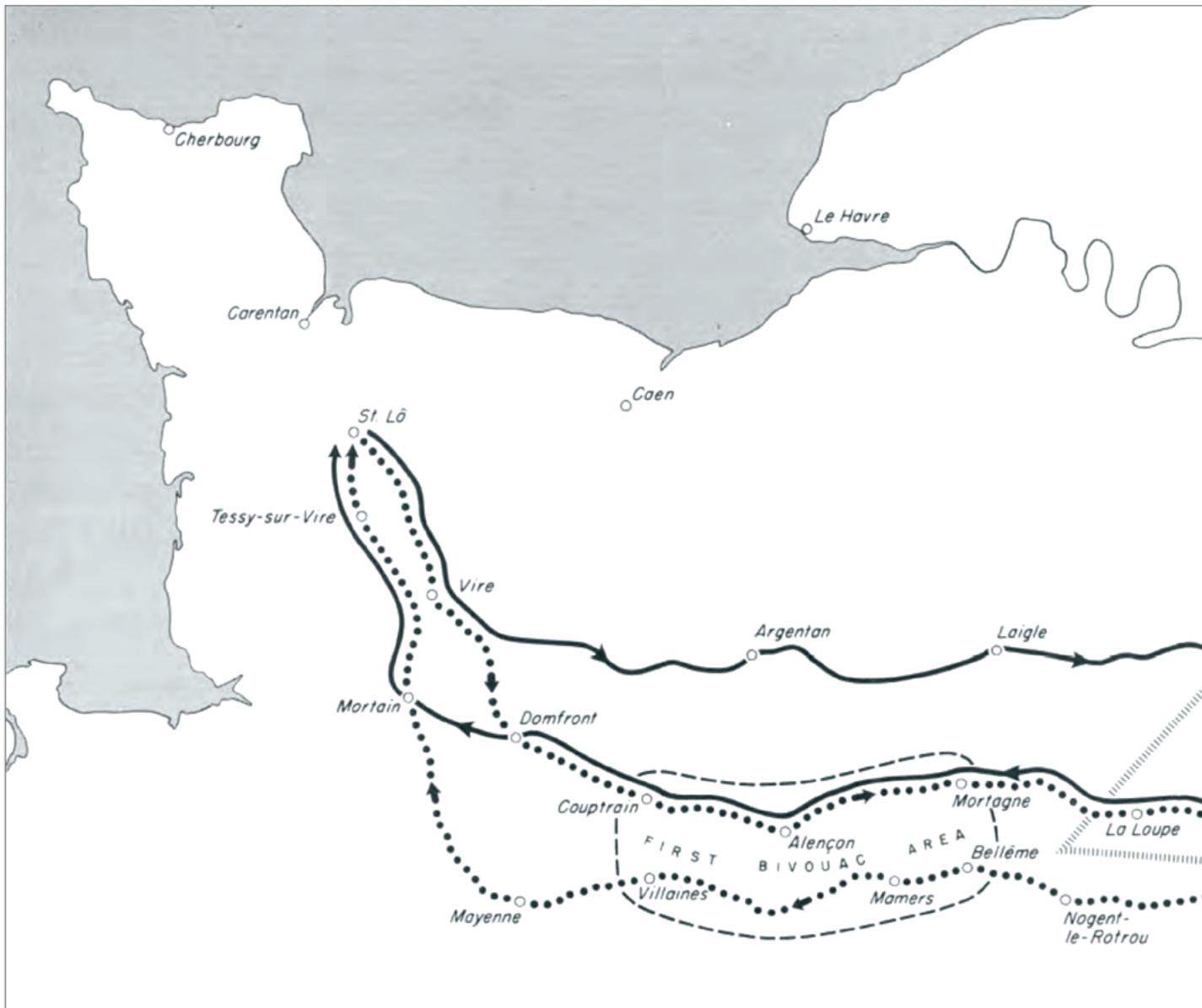
Adoptado de un diseño alemán, un jerrican pesaba diez libras vacío y cuarenta libras lleno³⁶. En 1944, cincuenta bidones cabían en un remolque de una tonelada, 250 en un espacio de carga de cinco toneladas y quinientos cabían en un semirremolque de diez toneladas³⁷. Estados Unidos contaba con doce millones de bidones antes del Día D, pero como los depósitos de combustible eran objetivos de alto valor para los alemanes y los

bidones eran a menudo desechados de forma inapropiada por los soldados, los encargados del mantenimiento esperaban perder ochocientos mil de ellos al mes a partir de agosto y septiembre. En octubre, a las unidades de intendencia les faltaban 3.5 millones de jerricans, lo que obligó al Departamento de Guerra a buscar producirlos de forma nacional y en el extranjero³⁸.

Dado que el combustible era imprescindible, los convoyes del Red Ball Express tenían órdenes permanentes de partir con los depósitos de combustible llenos y transportar suficiente gasolina para un viaje completo de ida y vuelta³⁹. Para crear depósitos de combustible en las zonas de vanguardia, se añadieron cinco jerricans adicionales a cada paquete logístico y se incluyeron en todos los vehículos del Red Ball. Ninguna otra clase de suministro recibió una prioridad

Soldados cargan camiones con raciones de combate en preparación para un convoy hacia el frente, el 21 de diciembre de 1944, en el teatro de operaciones europeo. (Foto: Ejército de EUA)





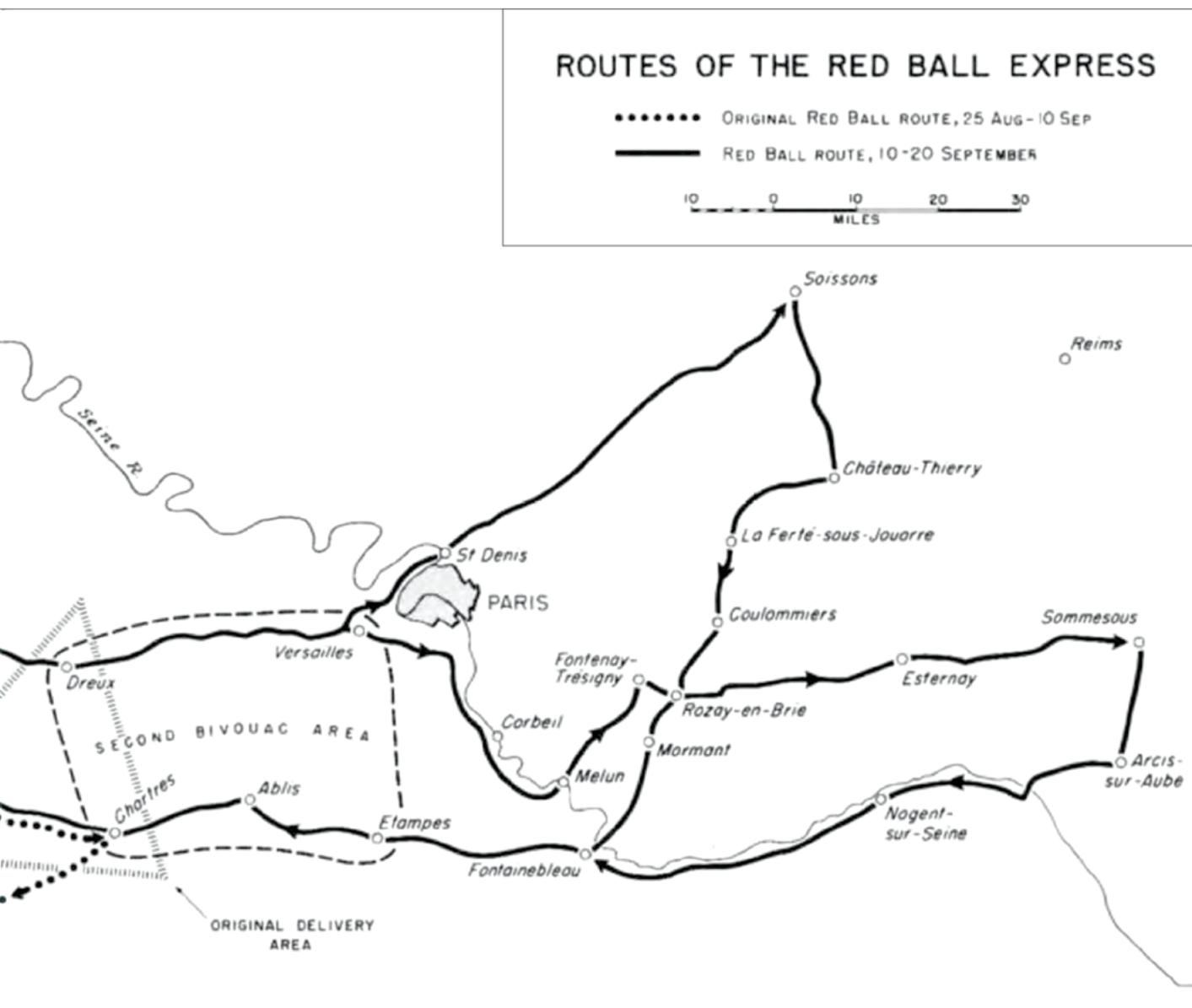
similar. De junio a diciembre de 1944, los Servicios de Transporte Motorizado transportaron 423 000 toneladas de POL, gran parte del cual se almacenó en jerricanes de cinco galones⁴⁰.

El Red Ball va hacia el este

Liberada por los Aliados a finales de agosto de 1944, París se convirtió en un centro de sostenimiento. La devolución de París al control de los Aliados supuso un impulso moral inconmensurable para el esfuerzo bélico, pero la capital francesa era también una importante responsabilidad porque su considerable población dependía ahora de la red logística

militar para los suministros básicos. Mientras los soldados del frente marchaban, el Red Ball Express alteró su ruta de suministro extendiendo sus líneas al este de la capital francesa el 10 de septiembre. La expansión del Red Ball fue significativa para el esfuerzo de sostenimiento ya que el promedio de los viajes de ida y vuelta alcanzó casi mil kilómetros⁴¹.

A medida que las líneas de comunicación se extendían, los encargados del sostenimiento buscaron formas de mejorar la eficiencia y reducir la carga tanto de los operadores como de los vehículos en el Red Ball Express. A diferencia del noroeste de Francia, los bombarderos aliados no afectaron la red ferroviaria del este de París.



(Mapa de H. Damon, tomado de *Logistical Support of the Armies, Volume 1: May 1941-September 1944*, de Roland G. Ruppenthal)

A finales de septiembre, las fuerzas de sostenimiento habían establecido terminales y puntos de transferencia cerca de Vincennes y Fontenay-sous-Bois⁴². En estos puntos situados en las afueras de París, los camiones del Red Ball dejaban su carga y, bajo supervisión militar estadounidense, los trabajadores franceses cargaban los suministros en los trenes para su posterior traslado.

En apoyo del Primer Ejército de EUA en el norte y del Tercer Ejército en el sur, el Red Ball extendió oficialmente su ruta más allá de París hasta Hirson y Sommesous. Extraoficialmente, los conductores fueron aún más al este, hasta las ciudades de Verdun y Metz⁴³. Los convoyes tuvieron dificultades con los nuevos viajes

de ida y vuelta que ahora superaban los 1600 kilómetros⁴⁴. Un otoño inusualmente lluvioso hizo que arroyos poco profundos fueran casi intransitables, ríos crecidos destruyeran puentes y campos inundados quedaran inutilizados para el reabastecimiento. Las difíciles condiciones meteorológicas se sumaron a la creciente lista de problemas del Red Ball.

Desafíos del Red Ball

La expansión del Red Ball Express hacia la frontera alemana puso a prueba un sistema ya de por sí inestable. Durante la primera fase del Red Ball Express, los conductores operaron desde la sección





Página anterior, primera foto: Una patrulla de carretera (*derecha*) tira de un camión volcado alrededor de 1944 para llevarlo al depósito de mantenimiento de vehículos pesados más cercano a lo largo de la ruta del Red Ball Express en el teatro de operaciones europeo. Los camiones dañados se reparaban de inmediato y se ponían de nuevo en servicio. Si un camión estaba dañado de forma irreparable, se sustituía inmediatamente. (Foto: Lawrence Riordan/Ejército de EUA) **Segunda foto:** Camiones de diferentes unidades sacan bidones de gasolina el 7 de febrero de 1945 de uno de los campos de almacenamiento del depósito de intendencia. Después de lavar estos «jerricanes» de cinco galones, se rellenan desde los camiones cisterna en las cabezas de playa y se devolvían al depósito de intendencia. (Foto: Ejército de EUA) **Arriba:** Conductores estadounidenses toman una siesta y se relajan sobre cajas de municiones y otros equipos el 10 de octubre de 1944 durante la entrega de suministros a una zona de avanzada en Francia. El tren de suministros es uno de los convoyes del Red Ball que constituían una cadena interminable de camiones que operaban desde y hacia el frente por carreteras de un solo sentido. Las carreteras estaban marcadas con señales de prioridad del Red Ball y estaban reservadas para los suministros urgentes. (Foto: Ejército de EUA)

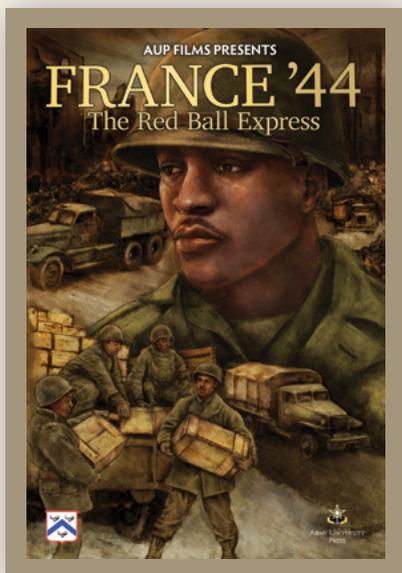
avanzada de la zona de comunicaciones hasta las áreas de retaguardia de los ejércitos de campaña⁴⁵. Sin embargo, como el frente siguió avanzando hacia el este, la segunda fase requirió el paso por múltiples secciones de la zona de comunicaciones para llegar a estas áreas. Los fallos de comunicación y la escasa unidad de esfuerzos dificultaron la distribución y la eficacia en general. Estos problemas obligaron a las fuerzas de sostenimiento a improvisar y adaptarse para satisfacer las demandas del frente. En un informe posterior se declaró que «los procedimientos de suministro ortodoxos habían sido abandonados»⁴⁶.

La falta de habilitadores (un reto desde el inicio del Red Ball) continuó plagando las operaciones de sostenimiento a medida que los Aliados ampliaban las líneas de comunicación. Por ejemplo, las unidades de ingenieros en Francia estaban tan en demanda que a menudo eran trasladadas entre el Primer Ejército y el Tercer Ejército⁴⁷. La situación llegó a ser tan grave que el Departamento de Guerra desplegó unidades estadounidenses sin experiencia en Europa para completar la formación de ingenieros en las zonas de retaguardia⁴⁸. La escasez de ingenieros ralentizó la construcción de la red ferroviaria de Francia, lo que a su vez se sumó a la sobrecarga del servicio de transporte motorizado.

Al igual que los ingenieros, las unidades de policía militar también tuvieron que hacer frente a las exigencias del Red Ball Express debido a la escasez de

personal. De acuerdo con los planes del Red Ball, los policías militares debían estar situados en zonas urbanas para controlar el tráfico y la carga. Los puntos de control de tráfico obligatorios no debían estar a más de ochenta kilómetros de distancia y debían contar con personal permanente⁴⁹. Los policías militares también eran responsables de patrullar las carreteras del Red Ball, asegurándose de que los conductores estadounidenses cumplieran con el protocolo e impidiendo que los vehículos no autorizados utilizaran la ruta. Al final, los policías militares no daban abasto. El Primer Ejército, el Tercer Ejército y la Novena Fuerza Aérea aumentaron la confusión y la congestión al utilizar las rutas restringidas del Red Ball sin solicitar permiso. La falta de una presencia adecuada de la policía militar también provocó el robo de suministros, muchos de los cuales acabaron en el mercado negro francés.

El proceso de carga y descarga fue otro problema para los responsables del sostenimiento. Al principio, las fuerzas de sostenimiento en el teatro de operaciones europeo habían organizado los convoyes en grupos de cuarenta vehículos. Sin embargo, la falta de personal y de equipos de manipulación de materiales hacía que la carga y descarga de tantos vehículos tomara mucho tiempo⁵⁰. Incluso después de reducir el tamaño de los convoyes a veinte vehículos, se podía tardar entre doce a cuarenta horas para cargar toda la mercancía⁵¹. Los fallos en las comunicaciones provocaban con frecuencia



France '44: The Red Ball Express

Después de controlar la Europa continental durante años, las fuerzas aliadas hicieron retroceder a los defensores alemanes hasta que el devastado Tercer Reich se vio obligado a capitular en mayo de 1945. Esta victoria no habría sido posible sin un implacable esfuerzo de sostenimiento por parte de los Aliados. *France '44: The Red Ball Express* demuestra cómo la logística llevó a la liberación de Europa y a la desaparición de la Alemania nazi.

Combinando la doctrina actual del Ejército con la increíble historia del Red Ball Express, este documental examina los éxitos logísticos y los retos a los que se enfrentaron los planificadores de sostenimiento en el teatro de operaciones europeo. Producido en colaboración con el Comando de Apoyo de Armas Combinadas, *France '44: The Red Ball Express* proporciona importantes lecciones de sostenimiento para el apoyo de operaciones de combate a gran escala que siguen siendo relevantes hoy en día.

Para ver *France '44: The Red Ball Express* de Army University Press Films, visite <https://www.armyupress.army.mil/Educational-Services/Documentaries/France-44-The-Red-Ball-Express/>.

que los conductores se perdieran o descargaran en el lugar equivocado. Otro problema sistémico era la mala planificación de los depósitos y lugares de transferencia⁵².

El mantenimiento siguió siendo una lucha constante mientras duró la misión del Red Ball. En un momento dado de septiembre, veintisiete compañías de camiones, con un total de aproximadamente mil vehículos, estuvieron sin mantenimiento durante varios días⁵³. Esto no solo violó los protocolos de mantenimiento establecidos, sino que puso en grave peligro la disponibilidad operativa. En la ruta de regreso entre las ciudades de Chartres y Saint-Lô, no se disponía de ningún tipo de apoyo para el mantenimiento de los vehículos. La falta de mantenimiento hizo mella en los motores y las ruedas. Los conductores estadounidenses llegaron a abandonar hasta ochenta y un vehículos cargados en el arcén de la carretera entre Vire y Dreux⁵⁴. Ignorar los intervalos de mantenimiento preventivo acortó la vida útil de los vehículos, redujo la capacidad de carga y, en última instancia, puso en peligro las operaciones futuras.

Bajo la constante presión para cumplir, la disciplina de los convoyes disminuyó, especialmente en lo que respecta a los límites de velocidad y el mantenimiento de los intervalos. Los mecánicos retiraban los reguladores para permitir un aumento de la velocidad máxima de los vehículos. Incluso cuando los convoyes ignoraban los límites de velocidad, algunos exhaustivos viajes de ida y vuelta tomaban más de cincuenta y tres horas⁵⁵. El agotamiento y la fatiga abrumaban a los conductores. El prolongado ritmo del Red Ball era tan exigente que, incluso en equipos de dos personas, los conductores a menudo se quedaban dormidos al volante. Los accidentes eran habituales, causados por el agotamiento, el exceso de velocidad, las malas condiciones de las carreteras y los choques con el tráfico no autorizado.

A pesar de llevar a cabo una defensa desesperada en todo el teatro, las fuerzas terrestres y aéreas alemanas siguieron siendo una amenaza constante para los convoyes. Como parte de su retroceso, la Wehrmacht desplegó francotiradores en zonas urbanas y colocó campos de minas a lo largo de las carreteras francesas. Habiendo perdido la superioridad aérea frente a los Aliados, los pilotos de la Luftwaffe, en inferioridad numérica, evitaron los combates contra los escuadrones aliados, pero sí atacaron las líneas

de suministro y los depósitos vulnerables siempre que fuera posible. Cuando hacían entregas en posiciones avanzadas, los conductores del Red Ball a menudo encontraban resistencia enemiga. Las fuerzas de sostenimiento se vieron obligadas a defenderse a sí mismas, a sus vehículos y los lugares de transferencia.

A pesar de estos desafíos internos y externos, el Red Ball Express entregó suministros cruciales día tras día. Después de llevar a cabo importantes operaciones durante ochenta y un días consecutivos, el Red Ball Express dejó de funcionar porque los informes indicaban que había instalaciones ferroviarias y barcas disponibles al este de París y que el uso de puertos liberados, como el de Amberes, podía acortar las líneas de suministro. Del 25 de agosto al 16 de noviembre, los soldados del Red Ball Express transportaron más de cuatrocientas mil toneladas de suministros a un ritmo de más de cinco mil toneladas diarias⁵⁶. La mayoría de los días, novecientos vehículos partían hacia las zonas de combate cubriendo 1.5 millones de toneladas-milla⁵⁷. Para el Día de Acción de Gracias de 1944, el Red Ball Express había completado más de 121 millones de toneladas-milla en cuestión de meses⁵⁸.

Del Red Ball al XYZ

Además del Red Ball Express, se establecieron otras rutas de suministro aliadas en el teatro de operaciones europeo, como el Little Red Ball Express, el White Ball Express, el Red Lion Express, el ABC Express y el XYZ Express. De estas, la ruta XYZ Express fue la más transformadora, ya que incorporó numerosas lecciones del anterior Red Ball Express para proporcionar un abastecimiento continuo y con capacidad de respuesta. La ruta del XYZ Express, uno de los últimos trayectos de la guerra, apoyó la ofensiva final en Alemania. El nombre de la operación fue concebido como parte de un sistema de tres fases: el Plan X requería ocho mil toneladas diarias, el Plan Y diez mil y el Plan Z doce mil⁵⁹. Aunque los trenes estaban aliviando por fin la presión sobre el transporte motorizado en el este de Francia, los logistas preveían que las redes ferroviarias en el interior de la frontera alemana no serían utilizables debido a los daños causados por los bombardeos aliados y el sabotaje enemigo.

Adoptando las lecciones aprendidas durante el Red Ball Express, el Servicio de Transporte Motorizado proporcionó a los Ejércitos Primero, Tercero, Séptimo

y Noveno de EUA una división provisional de transporte por carretera o un grupo de intendencia. Aunque no eran divisiones en el sentido tradicional, las Divisiones de Transporte por Carretera 6956, 6957 y 6958 (provisionales) y el Grupo de Intendencia 469 fueron organizados para apoyar a sus respectivos ejércitos⁶⁰. Estas unidades de apoyo estaban equipadas para desplazarse trescientos kilómetros más allá del río Rin⁶¹. Las fuerzas de sostenimiento se prepararon para transportar veinticuatro mil toneladas al día, pero se esperaba que la capacidad de tonelaje diario disminuyera ligeramente a medida que las unidades avanzaban al corazón de Alemania.

A partir del 25 de marzo de 1945, el XYZ estableció cuatro rutas de suministro con origen en Bélgica, Luxemburgo y Francia⁶². Esto no solo mejoró la capacidad de supervivencia de los convoyes individuales, sino que también garantizó un apoyo continuo en caso de que una de las rutas tuviera que cerrarse temporalmente. A mediados de abril, los cuatro ejércitos estadounidenses estaban bien abastecidos dentro del territorio alemán. A diferencia de los primeros días del Red Ball Express, cuando el combustible se enviaba a menudo a través de camiones cisterna de 2.5 toneladas, el XYZ Express contaba con compañías cisterna capaces de entregar cuatro mil toneladas de POL al día⁶³. Gracias a sus treinta y cuatro compañías de semirremolques de diez toneladas, la 6957ª División de Transporte por Carretera (provisional) era capaz de suministrar al Tercer Ejército diez mil toneladas de suministros y un millón de galones de POL al día⁶⁴. Toda la operación se vio favorecida por la reparación de las líneas ferroviarias al oeste del Rin, lo cual alivió la presión sobre el sistema de convoyes.

La coordinación y sincronización del XYZ en todos los niveles de la guerra permitió a las fuerzas aliadas luchar en lo profundo del corazón de Alemania. En tres meses, el XYZ promedió cerca de 13 000 toneladas por día, entregando un total de 870 000 toneladas⁶⁵. Después del Día de la Victoria en Europa, el servicio de transporte motorizado consideró el XYZ Express como una de las operaciones más exitosas de la guerra. Estos logros no habrían sido posibles sin la experiencia acumulada durante el Red Ball Express.

Conclusión

El Red Ball Express es un ejemplo extraordinario de los desafíos asociados al sostenimiento de las LSCO. Incluso teniendo años para planificar y prepararse, las

unidades de apoyo aliadas se encontraron con serios problemas en Francia en 1944. Tras la cancelación de un ejercicio previo a la invasión en Inglaterra, las operaciones de sostenimiento tuvieron que ejecutarse en la zona de combate sin la ventaja de un ensayo a gran escala. Aunque los responsables del sostenimiento querían desplegar un sistema que utilizara una serie de semirremolques, se vieron obligados a confiar en vehículos más pequeños que estaban fácilmente disponibles en el teatro de operaciones europeo.

Al igual que sus homólogos alemanes, los planificadores aliados se vieron sorprendidos por la velocidad de la expansión y ofensiva a través de Francia. Mientras las tropas de combate corrían por la campaña francesa, cada victoria tenía consecuencias para las fuerzas de sostenimiento, quienes se veían obligadas a ampliar sus operaciones para mantener el ritmo. El éxito de los Aliados llevó a la creación del Red Ball Express como solución a corto plazo. El transporte motorizado era la única opción viable, ya que los suministros por ferrocarril, barcaza y aire eran incapaces de satisfacer las grandes demandas logísticas.

La situación de los refuerzos sobre el terreno era tan desesperante que se pidieron voluntarios para llenar las unidades. Esto fue en parte el resultado de que las unidades de combate preferían los despliegues al sostenimiento. Al operar en una de las rutas más largas del teatro de operaciones europeo, muchos de los conductores voluntarios no tenían experiencia en el transporte motorizado y algunos nunca habían conducido un camión. El avance de las fuerzas aliadas se habría visto forzado a culminar sin suministros, por lo que el Red Ball Express pasó de ser una solución a corto plazo para salir de Normandía a una misión sin escalas a través de Francia. Plagada de una infraestructura deficiente y falta de habilitadores, esta red logística estuvo peligrosamente al borde del colapso. Al final del Red Ball Express, el agotamiento estaba causando un colapso en la moral y la disciplina. Los vehículos eran abandonados a lo largo de las rutas, los suministros se vendían en el mercado negro y los conductores morían en ataques enemigos y accidentes de tráfico.

Como resultado de los éxitos y fracasos del Red Ball Express, los planificadores del Ejército iniciaron varios cambios antes de que el XYZ Express avanzara en lo profundo de Alemania. Una de las mejoras más

significativas fue la decisión de adjuntar divisiones de transporte veteranas a cada ejército, proporcionando así un apoyo continuo y receptivo. El XYZ Express tuvo tanto éxito que se convirtió en la norma de sostenimiento para las operaciones futuras.

Las fuerzas de sostenimiento modernas deben prepararse para afrontar retos similares a los experimentados en el Red Ball Express. A medida que el Ejército continúa la transición de operaciones de contingencia limitada y operaciones de combate a gran escala, es imperativo que la comunidad de sostenimiento reconozca y se entrene para las demandas que esto supondrá para la red de

transporte y distribución. Los planificadores deben llevar a cabo un análisis detallado y una cuidadosa adaptación de las fuerzas para garantizar que se disponga de la combinación adecuada de habilitadores para facilitar un sostenimiento integrado y con capacidad de respuesta. Los líderes deben crear organizaciones adaptables y capaces de improvisar para tener en cuenta tanto los teatros inexplorados como la infraestructura degradada que suele asociarse a los combates a gran escala. Aceptar estas realidades y prepararse para ellas supondrá una ventaja decisiva para las fuerzas de sostenimiento del Ejército en el campo de batalla del siglo XXI. ■

Notas

1. Gordon Harrison, *The European Theater of Operations: Cross-Channel Attack* (Washington, DC: U.S. Government Printing Office [GPO], 1951, 1989), 19.
2. Véase General Board, *Motor Transport Service as a Permanent Part of the Transportation Corps* (Frankfurt, Alemania: Headquarters, U.S. Forces, European Theater, 1945), 3. El Departamento de Guerra estableció el Cuerpo de Transporte en 1942.
3. Roland G. Ruppenthal, *Logistical Support of the Armies, Vol. 1: May 1941-September 1941* (Alexandria, VA: Saint John's Press, 1995), 559.
4. *Report of Operations: Final After Action Report, 12th Army Group, Vol. 1, Summary* (Londres: Headquarters, 12th Army Group, 31 de julio de 1945), 21.
5. *Ibid.*, 22.
6. *Ibid.*, 95.
7. Charles MacDonald, *The Siegfried Line Campaign* (1963; repr., Washington, DC: U.S. GPO, 2001), 4.
8. Martin Blumenson, *The European Theater of Operations: Breakout and Pursuit* (Washington, DC: U.S. GPO, 1961), 691.
9. Ruppenthal, *Logistical Support of the Armies, Vol. 1*, 558.
10. *Ibid.*
11. *Report of Operations*, 22.
12. *Ibid.*
13. Joseph Bykofsky y Harold Larson, *The Technical Services: The Transportation Corps: Operations Overseas* (1957; repr., Washington, DC: U.S. GPO, 1973), 331.
14. *Report of Operations*, 96.
15. Las unidades de servicio, encargadas de misiones como el mantenimiento de vehículos y la reconstrucción de ferrocarriles, se desplegaron en Francia a un ritmo mucho más lento que las unidades de combate.
16. Existe un desacuerdo entre Bykofsky y Larson en *The Technical Services*, en la página 331, y Ruppenthal, *Logistical Support of the Armies*, en la página 558.
17. Loren Ayers, «Truck Loading Reference Data», Cuartel General del Teatro de Operaciones Europeo, Ejército de EUA, Oficina del Jefe de Transporte, División de Transporte Motorizado, marzo de 1944, 1.
18. *Ibid.*, tabla X-A.
19. General Board, *Motor Transport Service as a Permanent Part of the Transportation Corps*, 15.
20. Ulysses Lee, *Special Studies: The Employment of Negro Troops* (1966; repr., Washington, DC: U.S. GPO, 1970), 415.
21. *Ibid.*, 637-38.
22. *Ibid.*, 633.
23. World War II Exhibit, *Ground Transportation*, U.S. Army Transportation Museum, Fort Eustis, VA, 24 de julio de 2019.
24. *Report of Operations*, 21-22.
25. Ruppenthal, *Logistical Support of the Armies, Vol. 1*, 563.
26. Headquarters, European Theater of Operations, United States Army, *Standing Operating Procedure No. 53: Red Ball Motor Transportation Operations*, 2 de diciembre de 1944, 3.
27. *Ibid.*, 2.
28. *Ibid.*
29. *Ibid.*, 3.
30. Ruppenthal, *Logistical Support of the Armies, Vol. 1*, 560.
31. El personal de control de tráfico fue enviado a las ciudades equivocadas, lo que hizo que se perdieran convoyes y tiempo.
32. Ruppenthal, *Logistical Support of the Armies, Vol. 1*, 560.
33. Blumenson, *The European Theater of Operations*, 691.
34. *Report of Operations*, 23.
35. Ayers, *Truck Loading Reference Data*, 13.
36. *Ibid.*
37. *Ibid.*
38. Roland G. Ruppenthal, *The European Theater of Operations: Logistical Support of the Armies, Vol. 2: September 1944-May 1945* (1959; repr., Washington, DC: U.S. GPO, 1969), 202-3.
39. *Standard Operating Procedure No. 53: Red Ball Motor Transportation Operations*, 3.
40. Bykofsky y Larson, *The Technical Services*, 331.
41. General Board, *Motor Transport Service as a Permanent Part of the Transportation Corps*, 34.
42. Bykofsky y Larson, *The Technical Services*, 334.
43. *Ibid.*
44. General Board, *Motor Transport Service as a Permanent Part of the Transportation Corps*, 34.

45. *Ibid.*, 23.
46. *Report of Operations*, 92.
47. *Ibid.*, 83.
48. *Ibid.*
49. *Standard Operating Procedure No. 53: Red Ball Motor Transportation Operations*, 1.
50. General Board, *Motor Transport Service as a Permanent Part of the Transportation Corps*, 35.
51. Ruppenthal, *Logistical Support of the Armies, Vol. 1*, 565.
52. General Board, *Motor Transport Service as a Permanent Part of the Transportation Corps*, 34-35.
53. Ruppenthal, *Logistical Support of the Armies, Vol. 1*, 565.
54. *Ibid.*
55. Lee, *Special Studies*, 663.
56. Bykofsky y Larson, *The Technical Services*, 334.
57. Lee, *Special Studies*, 663.
58. *Ibid.*
59. Bykofsky y Larson, *The Technical Services*, 337.
60. *Ibid.*, 338-39.
61. *Report of Operations*, 97.
62. Bykofsky y Larson, *The Technical Services*, 337.
63. *Report of Operations*, 97.
64. Bykofsky y Larson, *The Technical Services*, 337.
65. *Ibid.*