

210

COLECCIONABLE

Siglos DE HISTORIA

Coordinación de la serie:
Yeye Romo Zozaya

La expedición Punitiva, un laboratorio de la armada de Estados Unidos

ING. ALEJANDO AHUMADA
INVESTIGADOR HISTÓRICO

A raíz del ataque perpetuado por Francisco Villa el 9 de marzo de 1916 hacia la ciudad de Columbus, Nuevo México, Estados Unidos formó una gran expedición militar para su persecución y captura dentro del territorio mexicano de Francisco Villa. Pero, ¿cuál era el entorno de los americanos y mexicanos en ese momento?

El movimiento armado dentro de nuestro territorio se había incrementado desde 1908 y se intensificó en los años a partir de 1911, la compra de armamento progresivamente se dio a lo largo y ancho del país, desde los calibres más pequeños de pistolas hasta las grandes ojivas usadas por cañones en ambos bandos en conflicto. Los proveedores principales de estas armas se tenían a través de los Estados Unidos y estos no se daban cuenta de lo que estaban provocando, no hubo señal de alarma, no hubo alerta alguna, las ventas se incrementaron y nadie tomó en cuenta que México en cada lugar y cada familia tenían una arma o más de varios calibres, la revuelta armada era un jugoso negocio. Las batallas en ciudad Juárez en 1911 eran tema de plática en el Paso Texas que incluso en los edificios pegados a la línea divisora la gente se acomodaba para ver lo que pasaba a unos cuantos metros en nuestro país con Francisco I. Madero para los demás años las ventas de los negocios en el Paso Texas eran enormes, no solo de material bélico, de ropa, implementos, herramientas y todo lo que se pudiera necesitar en las grandes cabalgatas dentro del desarrollo de la guerra en México. El dinero que financió al ejército de Villa como lo fue el contrato de la película por parte de la Mutual Film, les extorciones a los civiles en todas las ciudades donde pasaba, le permitieron adquirir y poner en práctica a Villa lo último y mejor en tecnología bélica, los inicios de los carros y camiones blindados le dieron superioridad, el uso de fabricas de hielo portátiles para el uso de las tropas en el desierto y abasto de hielo en hospitales de campo hicieron que Villa fuera noticia y más por la aplicación de estos avances tecnológicos en sus batallas. Otro elemento que Villa comenzó a utilizar y con relativo éxito por las limitantes que su tecnología dependía plenamente de las fronteras y sus refacciones, lo fue el uso de camiones, no solamente blindados sino como movimiento de tropas, las batallas principalmente se daban a lo largo de las vías del ferrocarril y cuando estas estaban saboteadas o dañadas el uso de los camiones comenzó a ser importante igualmente motivado por la escasez de mulas o caballos, con el problema de los caminos poco desarrollados.

En las mismas fechas los Estados Unidos experimentaron un desarrollo vertiginoso dentro de la revolución industrial, la era de la tracción animal sufría una transformación, el desarrollo automotriz vivía una competencia inusitada con varias decenas de fabricantes de automóviles y de camiones, los caminos se comenzaron a preparar para la circulación de este medio de transporte y carga, el liderazgo se debatía entre los motores movidos por electricidad contra los de gasolina, ciudades importantes tenían distribuidos estaciones de carga eléctrica casi a la par que gasolineras, pero su distribución estaba limitada a las ciudades y no así al campo, con el tiempo la industria movida por gasolina gana la lucha. En julio de 1914 el departamento de guerra americano evaluó sesenta y dos camiones haciendo caso omiso a la preparación de la guerra en Europa que habían iniciado ellos desde 1907 concluyendo que era un experimento inadecuado para las carreteras americanas y no aptos para suplantar a las viejas mulas confiables. Como es sabidolosa guerras



"Chinatown", colonia Dublan, Mex.

provocan el desarrollo de la tecnología y la unión Americana estaba centrada en el crecimiento del país y desarrollo de nuevas poblaciones por toda su extensión. La demanda de armas no solamente era hacia México sino a Europa con la primera guerra Mundial siendo proveedores de lo necesario para estos conflictos y entre los años de 1914 al 16 exportaron en un gran número caballos y mulas de la mejor calidad hacia Francia e Inglaterra para ser usadas como transporte de carga y militares.

Para el año de 1916 la noticia del ataque hacia Columbus causó indignación a la población Americana en general por la intromisión de Villa y su gente causando muertes y daños dentro de su país. Pero puso al descubierto la vulnerabilidad que tenía en sus fronteras, una escasa protección con poco entrenamiento y prácticamente sin armamento para enfrentar una verdadera invasión, México con varios años de luchas y con armamento de última generación superaban la poca capacidad que se tenía por parte de la armada americana. Los focos rojos se prendieron en el Departamento de Guerra de los Estados Unidos, no se tenía la preparación para enfrentar a un posible enemigo con experiencia en batallas y es el momento que por la sacudida se dan cuenta igualmente que el desarrollo en Europa era superior en todo el ámbito bélico en el que ellos solo participaban a distancia. Una de las primeras cosas a resolver por esta sacudida era el aumentar la protección a la frontera con una movilización rápida de tropas, siendo casi imposible por la escasez de mulas y caballos dejando únicamente a la posibilidad del uso de camiones. La industria automotriz en Estados Unidos para 1916 tenía en el mercado a casi 125,000 unidades movidas por gasolina en su mayoría utilizados para uso industrial y comercial y un tanto recreativo. Un recuento para su uso improvisado bélico arrojaba cerca de 10,000 unidades pero estas con la gran cantidad de fabricantes que existían en ese momento en Estados Unidos hacia casi imposible su mantenimiento por la diversidad de refacciones.

Los sucesos demandaron una rápida evaluación del terreno a recorrer en México arrojando datos que hacían casi imposible el tránsito de los camiones y carros existentes en circulación a esa fecha susceptibles de confiscar por la nación para esta expedición punitiva. El terreno esperado a recorrer era áspero y ruinoso, con una escasez de agua en el trayecto, sin ganado y pastura por las condiciones climáticas y saqueadas por la revolu-

ción, aumentando la dificultad para su recorrido, teniendo que planear simplemente para el abasto de gasolina una gran cantidad de camiones pipas con el combustible para ir desarrollando puntos de abasto con la limitante del kilometraje para ir y regresar a esos puntos de abasto de los camiones con tropas y los arreglados con armamento y blindaje.

Los obstáculos se fueron multiplicando, la capacidad de carga, la potencia del motor, el diseño de la tracción, la altura del chasis, el sistema de enfriamiento, el uso de agua salada, el tipo de rueda de caucho rígido o inflable y todas las variantes que los camiones y carros carecían por tener un uso diferente. La tecnología incluso desarrollada en Europa no tenía ni la más mínima similitud por tener caminos en su mayoría planos y poco escabrosos, teniendo su transporte adecuado a mejores condiciones que las que se enfrentarían en México en la sierra de Chihuahua dejando todo un reto para desarrollar dentro del mercado bélico. Se tuvo que dar una aprobación del gobierno americano por las presiones causadas por esta emergencia y por primera vez se pudo evaluar en campo y en las mismas condiciones a caballos y mulas contra los camiones y automóviles. Una orden de compra súbita del tío Sam a dos compañías constructoras inició este proceso y en las primeras treinta horas fueron entregados los primeros veintiocho camiones que formaron el primer convoy, prosiguiendo las compras llegando a tener contratos con un valor de un millón de dólares y en poco tiempo se contó con 200 camiones listos en la frontera para actuar; las compras continuaron y más de 1050 diferentes motores se evaluaron en campaña, se le exigió a cada compañía junto a sus camiones les acompañara un representante recopilando todos los datos inimaginables para evaluar su desempeño en las condiciones más extremas que se presentaron en la expedición siendo esta ocasión la primer vez en que civiles participaban en incursiones militares. Una oportunidad única que permitió rediseñar al sector automotriz y especializarse en los movimientos bélicos. No solo fue el equipamiento de los carros y camiones, su blindaje, adecuación para montura de armamento como ametralladoras y cañones, para carga de pastura para los animales, transporte de agua potable, de agua para el uso en radiadores, transporte de refacciones, combustible por la inexistencia de gasolineras para abasto, ambulancias y servicio médico, cocina, municiones, como talleres



Punitiva camión.



Tren de camiones.

mecánicos móviles, camiones mixtos para su movilidad en tercera y sobre vías de ferrocarril y todas las variantes posibles. En cuestiones de táctica militar, se plantearon el desarrollo de especialidades como el de ingeniería de campo para la planeación, construcción de caminos y puentes y el mantenimiento debido a lo desastrosos resultados por la falta de experiencia en ese campo, áreas de especialización para la planeación y soporte en el abasto de todo lo necesario para las fuerzas de ataque, como cuarteles y su organización para comida, hospital, taller, cuidado de animales, en base a las limitantes de las fuerzas de ataque por el rendimiento de los motores y su tanque de combustible. Otras áreas se evaluaron por primera vez, en la aviación se utilizaron aviones viejos de reconocimiento y con una capacidad de ataque limitada, la organización del escuadrón fue imperfecta e inadecuada y las condiciones de vuelo adversas para estos modelos, con necesidad de vuelos de mucha altitud en las montañas, vientos fuertes y tormentas de polvo.

La evaluación en este laboratorio de campo arrojó muchos números que aunque se veía o hacia suponer que la expedición fue un fracaso, no lo fue así, este motivo fue el inicio que detonó el perfeccionamiento de una industria multimillonaria que a la fecha Estados Unidos encabeza. Estos son algunos de los datos de esta expedición dió: 19 compañías de automotores, se construyeron 252 kilómetros de terracería transitable y se dio mantenimiento a 360 kilómetros, todo esto por parte de ingenieros y topógrafos con escasos conocimientos y muy poca práctica en terrenos complicados por su composición en época de sequía por lo suelto del camino y en

época de lluvias por los lodazales formados, murieron 22 soldados americanos en toda la campaña, 4 por enfermedad, 18 en acción y 5 heridos, se usaron 2 camiones para el transporte de radio para comunicación con un fracaso total arrojando datos de condiciones atmosféricas y en general para su rediseño y mejor uso, de los 8 aviones con muy poca eficiencia arrojaron una gran cantidad de datos usados en esas condiciones siendo muy importantes estos datos ya que los únicos números aeronáuticos militares al momento se había realizado en condiciones nivel de mar; al terminar la expedición no quedó ningún avión en uso, las enfermedades predominantes en esta expedición fueron provocadas por el uso del agua causando diarreas y disentería, provocando una necesidad mayor en el acarreo a través de las pipas acondicionadas en los camiones y un aumento en el uso de cloro, el movimiento de camiones y carros se dio con una planeación improvisada, sugiriendo implementar una escuela de transportes y perfeccionamiento de tácticas. Francisco Villa continuó su lucha aumentando su popularidad por su incursión a Columbus y haber sido el único en haber invadido Estados Unidos además de no haber sido capturado, del lado americano el General John J. Pershing comandante en jefe de esta expedición, continuó su carrera militar exitosa hasta su muerte, pero este hecho aun deja en mucha gente la duda en un sentir nacionalista, de que realmente fue un fracaso o la contraparte donde el enfoque militar logrado por esta invasión despertó el éxito americano en el sector militar gracias a todos los datos obtenidos en este laboratorio de campo.

alejandroahumadatorreon@gmail.com