ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL

CURSO DE 1931-1932

OPERACIONES COMBINADAS

—: DEL :—

EJERCITO Y LA MARINA

POR EL ALMIRANTE W. S. PYE
Jefe de la Mision Naval Americana



CONFIDENCIAL

No debe pasar a manos de personas extrañas a los Institutos Armados del Perú.

TALLERES TIPOGRAFICOS DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU

OPERACIONES COMBINADAS DEL EJERCITO Y LA MARINA

(Curso de 1931-1932 de la Escuela Superior de Guerra Naval)

(Por el Almirante W. S. Pye, Jefe de la Misión Naval Americana)

I

LA COORDINACION DE LAS FUERZAS ARMADAS

Las fuerzas armadas son los instrumentos previstos por una nación para su defensa y la ejecución de sus políticas nacionales, a pesar de que con frecuencia existe entre el personal de esas fuerzas sentimientos de emulación que constituyen desventajas positivas para el desarrollo o empleo de estas fuerzas de acuerdo con los requerimientos del país.

En el pasado, rara vez se consideraba la coordinación de las fuerzas del Ejército y la Marina, a no ser en los campos de la estrategia o táctica menor en los que la coordinación o cooperación dependía principalmente de las actitudes de los respectivos jefes, del endoctrinamiento y preparación de los oficiales e individuos de los correspondientes comandos y de la mayor conveniencia, en calidad y cantidad, de personal y material asignados por el comando supremo para el desempeño de la tarea combinada. Ha sido notoria la ineficacia de esas cooperaciones. Ello se ha atribuído, generalmente, a celos, egoismos, terquedades o a falta de simpatía, así como al desconocimiento de los métodos de operaciones del otro servicio; pero en años recientes, se ha llegado a la conclusión de que esa coordinación y cooperación deficientes dentro del teatro de operaciones, puede derivarse, frecuentemente, de la cooperación ineficaz entre

los Ministerios respectivos de Guerra y Marina en el campo de la gran estrategia, o, aún, en los campos más extensos todavía de las políticas militar y naval y de la administración. Es, necesario, por consiguiente, para la total apreciación de la coordinación de las fuerzas armadas, discutir la cooperación esencial de los Ministerios de Guerra y de Marina, a la vez que las actividades de las fuerzas en el teatro de operaciones.

La coordinación y cooperación efectivas entre el Ejército y la Marina deben basarse en una confianza y entendimiento mútuos de las respectivas funciones, y para que sean eficaces en la guerra es menester prepararlas durante la paz.

La cooperación efectiva entre los Ministerios de Guerra y de Marina es la condición preliminar fundamental para la coordinación o cooperación efectivas de las fuerzas del Ejército y la Marina, dentro del teatro de operaciones.

La cooperación efectiva entre los Ministerios de Guerra y de Marina exige una Junta permanente, combinada, o Junta de Estado Mayor, compuesta de representantes responsables de estos Ministerios para planear la cooperación efectiva entre el Ejército y la Marina y un superior común para los Ministerios de Guerra y Marina llamado a decidir el curso de acción definitivo, en el caso de suscitarse diferencias de opinión.

La Historia manifiesta que aún en fecha bastante reciente como la del principio de la Guerra Mundial, hubo, sin excepción, una ausencia casi completa de cooperación entre los Ministerios de Guerra y de Marina de los diversos países europeos.

La cooperación efectiva entre el Ejército y la Marina debe comenzar con los asuntos administrativos que conciernen exclusivamente a los Ministerios, y, en consecuencia, deberá haber una Junta Combinada para coordinar las respectivas actividades de los Ministerios de Guerra y Marina, recíprocamente, y sus actividades relacionadas con los demás Ministerios

de Estado en conexión con la riqueza, materias primas, comercio e industria de la nación.

Para obtener la eficiencia máxima en el empleo de las fuerzas armadas como instrumentos para la defensa o la ejecución de las políticas nacionales, deberá existir coordinación y cooperación efectivas entre:

(1) El Ministerio de Guerra y el Ministerio de Marina;

(2) Los Comandantes en Jefe de las fuerzas del Ejército y la Marina en el teatro de operaciones;

(3) Las fuerzas del Ejército y las fuerzas de Marina que operen unidas o combinadamente para alcanzar un objetivo común.

La cooperación entre los Ministerios de Guerra y de Marina en asuntos de jurisdicción, método de ejercer el comando combinado, determinación de las naciones enemigas posibles, etc., se logra por las decisiones y recomendaciones de la Junta Combinada, aprobadas por los respectivos Jefes de Ministerio.

La cooperación y coordinación de las actividades de los Ministerios de Guerra y de Marina para la preparación y conducción de determinada guerra, se basan en un Plan de Guerra Combinado del Ejército y Marina especial para esa guerra, formulado por esta Junta Combinada.

La naturaleza de semejante plan de guerra y el método para su formulación están ampliamente explicados en la Conferencia titulada «Esbozo de un Plan de Guerra», y, de consiguiente, serán discutidos en detalle en la actual, únicamente, la coordinación y cooperación de las fuerzas del Ejército y de la Marina que operan en el mismo teatro de operaciones.

La coordinación y cooperación efectivas de las fuerzas del Ejército y de la Marina que operan en el mismo teatro de operaciones dependen:

(a) De la mútua confianza entre el personal de las fuerzas respectivas del Ejército y la Marina.

(b) De la preparación eficiente del personal en los tipos de operaciones requeridos en una acción combinada.

(c) De una asignación definitiva de responsabilidad y autoridad convenientes.

(d) De la asignación de objetivos estratégicos concretos.

(e) De la provisión de medios adecuados al cumplimiento de la tarea.

Es asunto muy conocido el que en casi todas las naciones no existe un espíritu de camadería entre soldados y marineros. En realidad, hay un sentimiento de recelo que únicamente puede ser neutralizado con dificultad.

Este sentimiento debe primero vencerse en el personal de oficiales, y ello puede lograrse mejor con la unión estrecha de los oficiales en la Junta Combinada, la asistencia a la Escuela Superior del Instituto hermano y la conducción de ejercicios de entrenamiento combinados. La mútua confianza entre las fuerzas que operan, tan esencial para el éxito, puede sólo lograrse por el entrenamiento en operaciones combinadas basado en una práctica y doctrina modelos recíprocamente aceptadas.

Quizás el obstáculo más serio para el desarrollo de la confianza mútua, es la ausencia de prácticas, instrucciones y doctrinas modelo, relativas a las operaciones combinadas, con la incertidumbre consiguiente sobre cuestiones de comando, funciones y métodos de procedimiento.

En esta serie de conferencias se ha tratado de proporcionar una base para esas instrucciones y doc-

trinas, pero se reconoce que dichas prácticas y doctrinas modelo serán, únicamente, de máximo valor cuando las acepten mútuamente el Ejército y la Marina después de haberlas comprobado realmente en los ejercicios combinados.

Antes de continuar discutiendo el tema de las operaciones combinadas, se considera necesario apartarse del punto principal lo suficiente para poder analizar el **comando.** Semejante análisis podría estar fuera de lugar en esta discusión, si no fuera porque muchas de las operaciones combinadas deficientes, del pasado, así como muchos, también, de los temores concernientes al comando combinado, han sido debidos a falta de apreciación de la naturaleza dual del **comando.**

El comando consiste de dos elementos que, para los fines del análisis, pueden designarse: el elemento **directivo** y el elemento **instructivo.**

El comando directivo expresa **lo que debe hacerse;** el objetivo por alcanzarse. No puede delegarse la responsabilidad del comando directivo. Es el ejercicio de determinada autoridad esencial para dictar las órdenes de comando.

El comando instructivo muestra **cómo debe realizarse la tarea asignada.** Este elemento de comando puede omitirse completamente, en cuyo caso la responsabilidad del método por emplearse para realizar la tarea es delegada en el subalterno. Si el comando contiene solamente el elemento instructivo, el subordinado es responsable de que el comando sea implícitamente obedecido, pero no lo es del resultado.

La mayoría de las órdenes incluyen ambos elementos: el elemento directivo, a fin de indicar de manera definida el objetivo, y el elemento instructivo, únicamente en la extensión requerida para asegurar o confirmar que los comandos que cooperan son empleados en forma armónica.

A medida que aumenta el tamaño de las unidades y la complejidad de las operaciones, se recurre menos al elemento instructivo del comando, y a medida,

también, de que las operaciones son más extensas y que las fuerzas están constituídas por grandes unidades, resulta imposible para el jefe más caracterizado expedir órdenes instructivas. Debe coordinar las actividades de las diversas fuerzas mediante órdenes directivas y delegar en los comandantes subordinados la expedición de órdenes instructivas adecuadas y convenientes.

Sin embargo, deberá existir uniformidad de ideas y acciones entre el jefe y sus subordinados y entre los subordinados coordinados. Estas ideas y métodos de operaciones directrices sirven, en cierto modo, de órdenes instructivas permanentes que los subordinados deben interpretar según las condiciones existentes. Esas ideas y métodos de operaciones directrices constituyen lo que se llama la «Doctrina» y las «Instrucciones Prácticas Modelo». Por intermedio de ellas, ejecútase la orden instructiva de manera ampliamente automática, y los jefes descansan en el conocimiento, sentido común y apreciación de sus subordinados para lograr la ejecución eficaz de las operaciones requeridas sin necesitar de instrucciones detalladas para cubrir cada operación. Es imprescindible, no obstante, el elemento directivo de comando.

La unidad de dirección en las operaciones de guerra es esencial; para el comando directivo es fatal dividir la responsabilidad.

Suponiendo que esa unidad de comando directivo de las fuerzas que cooperan sea esencial para la eficiencia, es evidente que deberá darse instrucciones que rijan aquellos casos que pudieran presentarse cuando se requiera la cooperación, pero que no exigen de la Superioridad la designación especial de un comando combinado. Para regir casos de esta naturaleza, se ha desarrollado como sigue el principio llamado del **Interés Primordial:**

En las operaciones combinadas de fuerzas del Ejército y de la Marina, para las que la Superioridad no ha nombrado especialmente ningún comandante combinado, el comando directivo de todas las fuerzas

empeñadas será ejercido por el jefe de las fuerzas armadas cuya misión estratégica influya más en el éxito de la operación combinada.

Por lo expuesto, puede verse que debe haber un entendimiento definido sobre las misiones generales del Ejército y la Marina, aprobadas por los respectivos Ministerios, a fin de determinar el Interés Primordial.

Naturalmente, estas misiones serán afectadas por la composición, organización y distribución de responsabilidades entre las diversas ramas de las fuerzas armadas nacionales, pero de modo general, pudiendo, por ejemplo, tratar de definirselas así:

(I).—Las misiones del Ejército incluyen:

(a) La defensa de áreas terrestres de la nación, exceptuando aquellos puertos o posesiones insulares de cuya defensa se haya encargado especialmente a la Marina.

(b) La invasión del teritorio enemigo.

(II).—Las misiones de la Marina contemplan:

(a) La defensa de todas las líneas esenciales de comunicación marítima.

(b) El logro y ejercicio del dominio de áreas marítimas vitales, a fin de asegurar u obtener la completa utilización de las comunicaciones marítimas, negándosele otro tanto, a la vez, al enemigo.

Las misiones arriba asignadas, permiten la determinación adecuada del interés primordial estratégico en la mayoría de las fases de las operaciones combinadas, pero en operaciones en las vecindades de la costa nacional existe un área en que el interés primordial puede residir en cualquiera de los servicios, según las condiciones existentes, o puede cam-

biar durante la operación, En los Estados Unidos, la determinación del Interés Primordial en esta área se establece por las disposiciones siguientes:

(a).—Cuando una fuerza enemiga que incluya una Fuerza Expedicionaria de poder naval muy superior al de la fuerza naval disponible para hacerle frente se aproxime de la costa, el jefe naval más caracterizado en el área informará al jefe de ejército más caracterizado en el área terrestre correspondiente; y supondrá que siendo la fuerza naval inaparente para el cumplimiento de su misión, el Ejército, en virtud de la misión que le corresponde de defender las áreas terrestres, tiene el interés primordial en la operación, debiendo operar, en consecuencia, las fuerzas navales respectivas bajo el comando directivo del jefe de ejército más caracterizado en el área terrestre amenazada.

(b).—Si, no obstante, al aproximarse dicha fuerza enemiga a la costa, la fuerza naval que puede ser empleada contra la enemiga es juzgada por el jefe naval más caracterizado en el área, de poder adecuado para cumplir su misión si es apoyada por una fuerza de ejército disponible (tal como la aviación del Ejército), dicho jefe naval más caracterizado informará a este respecto al jefe de Ejército más caracterizado en el área terrestre correspondiente, y este último jefe supondrá que la Marina tiene el interés primordial en la operación y deberá operar las fuerzas de Ejército disponibles para apoyar a las fuerzas navales bajo el comando directivo del jefe naval más caracterizado en el área amenazada.

(c) En la aplicación de estas instrucciones se supone que el Ejército ó la Marina poséen fuerzas apropiadas y disponibles para operar contra las fuerzas enemigas atacantes; sería obvio que no se le diera a un servicio interés preponderante para frustrar un ataque enemigo, sino dispusiera de fuerzas de poder adecuado al cumplimiento probable de su misión.

Las decisiones citadas, acerca de la determinación del interés primodrial, surgen directamente de las misiones generales de las fuerzas respectivas, pero no siempre es tan sencillo, en las operaciones estratégicamente ofensivas, decidir qué fuerza tiene el interés primordial; tómese, por ejemplo, las operaciones consideradas para la captura de una base enemiga, tál como Puerto Arturo, en la guerra ruso-japonesa. Esa captura no era esencial para el éxito del plan estratégico del ejército japonés, si se exceptúa que era necesario al Ejército ayudar a la Marina en la destrucción de la flota rusa. Pero, además, la destrucción de la flota rusa era de todo punto imprescindible para asegurar la integridad de las líneas de comunicación marítima que sostenían al ejército japonés en la Manchuria.

Las fuerzas de ejército japonesas empleadas en Puerto Arturo eran muy superiores a la fuerza naval, tanto en número como en eficacia, y fueron en realidad las fuerzas que con el trascurso del tiempo destruyeron a la flota rusa. En este caso, parece que tácticamente era primordial el interés del Ejército, mientras que estratégicamente la Marina tenía ese interés.

Las decisiones tácticas deben ser hechas rápidamente y sobre el lugar. Las decisiones estratégicas pueden ser efectuadas con mayor detenimiento, y a menudo son mejores a distancia, desde un lugar en que la persona que hace la decisión sea menos afectada por las novedades locales.

Para abarcar, por consiguiente, todos los casos

posibles, debe proporcionarse instrucciones y establecer:

(a) El interés primodrial en la determinación de los objetivos estratégicos;

(b) El interés primordial en la determinación de los objetivos y empleo tácticos de las fuerzas.

Esas instrucciones deben, también, considerar dos condiciones:

(a) Las operaciones a distancia de comunicación accesible a un superior común, y,

(b) Las operaciones alejadas del superior común.

En vista del hecho de que si es fácil la comunicación con el superior común, éste será responsable de la determinación del objetivo estratégico de cualquiera tarea de la fuerza que se organice bajo su comando, son principalmente tácticas las decisiones consideradas para la determinación del interés primordial en semejantes condiciones. La determinación de la prioridad en las consideraciones estratégicas o tácticas, se rige por las disposiciones siguientes:

En operaciones combinadas conducidas a distancia de comunicación fácil a un superior común, las consideraciones tácticas determinarán el interés primordial, en tanto que, de no ser posible la comunicación con un superior común, las consideraciones estratégicas determinarán el interés primordial.

Pero sobre todas las exposiciones relativas a las diversas condiciones, subsiste el principio vital de que una vez combinado un servicio, en las condiciones existentes, puede tomar la acción más efectiva contra el enemigo, debiendo ejercer el comando táctico combinado el jefe de la fuerza de ese servicio en el campo táctico.

Las citadas ideas pueden ser expresadas brevemente así:

En las operaciones que se lleven a cabo fuera de la distancia fácil de comunicación para un superior común, éste nombrará un jefe combinado que será responsable de todas las decisiones de estrategia. Ese comandante combinado ejercerá igualmente el comando táctico combinado, a menos de que la situación resulte tál, de que pueda tomar la acción táctica más efectiva contra el enemigo la fuerza del servicio a que no pertenece el jefe combinado; en cuyo caso, este jefe resignará el mando en el más caracterizado del otro servicio, que se halle presente.

En las operaciones combinadas que se conduzcan a distancia fácil de comunicación para un superior común, no se designará ningún comandante combinado. El superior común, sin embargo, manifestará qué servicio tiene el interés primordial en la operación, y el comandante de la fuerza del servicio así designado, ejercerá el comando táctico directivo, a menos que por causa de un cambio en la situación, la fuerza del otro servicio pueda tomar la acción táctica más eficaz contra el enemigo, en cuyo caso deberá resignar el comando táctico en el comandante de la fuerza de ese servicio.

Deberá haber una responsabilidad definida para el éxito o fracaso de cualquiera operación de guerra, y solamente puede ser requerida de modo justificado la responsabilidad definida cuando está acompañada de una autoridad en armonía y de un objetivo asignado concretamente.

Es deber del superior decidir el objetivo estratégico de cada tarea de la fuerza organizada por orden suya y asignar a dicha tarea la fuerza de poder suficiente y características convenientes, para ofrecer una probabilidad razonable de cumplir la tarea asignada. Con excepción de las operaciones de las otras fuerzas de tarea, mediante la coordinación de objetivos o fechas de iniciación de las operaciones, el oficial a cuyo comando se le haya asignado un objetivo estra-

tégico definido, no deberá ser obstaculizado con sugerencias o instrucciones sobre el método por emplearse. Para el logro del objetivo asignado, dentro de los límites prescritos para los fines de la coordinación, un comandante deberá gozar de entera libertad de acción.

La revisión de las operaciones combinadas del pasado, indica que cuando han sido definitivamente establecidos los objetivos estratégicos, la cooperación ha sido también mucho más eficiente que en aquellas operaciones en que las instrucciones sobre el objetivo estratégico eran indefinidas. La presunción es que la mayoría de las diferencias de opinión entre generales y almirantes han tenido lugar en el campo de la estrategia, y que es en las operaciones que requieren decisiones de caracter estratégico donde es más esencial el comando combinado. Ya se trate de operaciones cortas o extensas, mientras más definido sea el objetivo habrá menor probabilidad de una cooperación deficiente.

La cooperación eficaz depende, también, en cierto grado, de la conveniencia de los medios proporcionados a los comandantes para el cumplimiento de sus tareas. Es deber del superior considerar los medios disponibles que más convenga. Mientras un subordinado debe, por supuesto, hacer el mejor uso de cualquiera de los medios que se le proporcionen, la cooperación depende, frecuentemente, de la ayuda material que se aporte al otro servicio; y la fijación efectiva de las fuerzas y el material contribuirán mucho a que se obtenga eficiencia en la conducción de las operaciones combinadas.

Las operaciones que consideran necesarias la coordinación y cooperación de las fuerzas del Ejército y la Marina, en un teatro de operaciones, son de cinco tipos:

1).—Operaciones coordinadas de fuerzas independientes del Ejército y la Marina.

2).—Cooperación física en las operaciones mayores.

3).—Cooperación física en operaciones emprendidas con objetivos menores tácticos o estratégicos definidos.

4).—Cooperación física como resultado de las circunstancias, que no han sido planeadas ni contempladas en las instrucciones.

5).—Cooperación física en operaciones inherentes a la Defensa de Costas.

En el primer tipo arriba mencionado, la coordinación se aplica principalmente a la elección del teatro o teatros de operaciones, objetivos estratégicos y fechas de iniciación de las operaciones.

La coordinación de este tipo es factor básico de los planes de operaciones combinadas.

La necesidad de coordinación para la selección de los objetivos mayores del Ejército y de la Marina, así como el gran éxito que ha alcanzado esa cooperación en el pasado, es a menudo descuidada en el estudio incidental de la historia. Con más frecuencia de lo que fué antes, esta cooperación provechosa ha resultado de las condiciones existentes más que de un plan definido. En la actualidad se reconoce que los planes de operaciones combinadas dan la seguridad máxima de una cooperación eficaz a este respecto.

Las formas principales que esa cooperación ha tomado en el pasado son:

(a).—La Marina atacando el comercio y líneas de comunicación del enemigo, reduciendo los abastecimientos y refuerzos del Ejército contrario en una extensión como para ocasionar su derrota por el Ejército que coopera.

(b).—La Marina, suprimiendo el comercio y los trasportes de una nación enemiga, reduciendo, así, sus actividades económicas en tal extensión como para impedir el sostenimiento de sus fuerzas combatientes en su eficiencia máxima, ayudando de este modo al Ejército que coopera a derrotar al Ejército enemigo.

(c).—La Marina, por ataques al comercio y colonias enemigas, obligando a la flota enemiga a dejar sin protección un área marítima por la que podría trasportarse un ejército que coopera, sin peligro de sufrir un serio ataque.

(d).—El Ejército, por ataques a las bases navales, contribuyendo a la derrota de una flota enemiga establecida en ellas.

Para subrayar su importancia, vuelve a expresarse que aunque puede no haber cooperación física en el sentido de una acción combinada entre las fuerzas del Ejército y de la Marina, es absolutamente esencial la coordinación efectiva acerca de los teatros de operaciones, tiempos de iniciación de las operaciones y elección de los objetivos estratégicos. Estas decisiones deben emanar del concepto de la guerra y ser compatibles con él, debiendo enunciarse en un Plan de Operaciones Combinadas.

El segundo tipo de cooperación por considerarse es la Cooperación Física en las operaciones mayores.

Este tipo abarca generalmente el trasporte de un Ejército por el mar y la acción combinada, estableciendo ese ejército en tierra enemiga, o, la acción combinada para la defensa de un área terrestre contra un ejército trasportado de esta manera.

En este tipo las operaciones combinadas son de las formas siguientes:

a).—Aquellas en que son usualmente primordiales los intereses del Ejército:

1.—Invasión del territorio nacional enemigo por un Ejército trasportado de ultramar.

2.—Captura de posesiones coloniales enemigas por un Ejército trasportado por el mar.

3.—Ataques sobre el territorio enemigo por un Ejército procedente de ultramar, para crear un amago.

4.—Trasporte de un Ejército por el mar para cooperar con el Ejército de una nación aliada.

b).—Aquellas en que los intereses de la Marina son primordiales generalmente:

5.—Captura de una base para la flota u operaciones combinadas ofensivas.

6.—Destrucción de una base naval fortificada enemiga.

7.—Destrucción de una flota bloqueada.

8.—Ejercer o aliviar la presión económica.

Todas estas operaciones requieren de las fuerzas principales operaciones ofensivas, implicando el trasporte marítimo de grandes ejércitos, y están consideradas entre las más difíciles de las operaciones de guerra.

La protección contra operaciones de estos tipos puede exigir operaciones combinadas mayores, y es probable que los intereses del Ejército sean primordiales usualmente, porque la decisión que se tome al intentar operaciones que envuelven el trasporte marítimo de grandes ejércitos presupone:

a).—Que la Marina enemiga ha obtenido el dominio del mar, o es suficientemente poderosa para conservar ese dominio en las proximidades del lugar de desembarco, y asegurar definitivamente la integridad de las líneas de comunicación marítima de la fuerza de ejército expedicionario.

Esas operaciones ofensivas presuponen además:

b).—La existencia de una Marina Mercante apropiada para el trasporte del Ejército, de los abastecimientos de la Flota y tropas en el teatro de operaciones y para el mantenimiento del comercio efectivo en tiempo de guerra.

c).—Un Ejército de proporciones adecuadas y convenientemente organizado y equipado.

d).—Un estado satisfactorio de entrenamiento para las operaciones combinadas.

e).—Bases disponibles, debidamente situadas con relación al objetivo estratégico.

No hay condición más necesaria para el éxito de las operaciones combinadas, como el dominio del mar; y debe entenderse completamente que el dominio del mar no sólo significa en la actualidad el contról de la superficie marítima, sino, también, el control del aire y del agua bajo esa superficie.

Estas condiciones adicionales, debidas al desarrollo moderno de los aeroplanos, submarinos y minas, han aumentado grandemente la dificultad de conducir operaciones combinadas en la vecindad de una costa enemiga o bases navales. Un ejército nunca es tan impotente como cuando se encuentra embarcado en buques desprovistos de protección para su trasporte a ultramar. Una flota no está jamás en situación más

desventajosa que cuando escolta un convoy numeroso de trasportes.

Tan desventajosa es una situación que exige el movimiento de grandes cuerpos del Ejército, por el mar, que ha llegado casi a ser axiomático aquello de que el dominio del mar se logrará derrotando a la flota enemiga antes de que deba intentarse ese movimiento o trasporte. Sería, sin embargo, un error adoptar este axioma, pues el peligro de una flota enemiga no sólo depende de su potencia relativa sino, además, de condiciones muy especiales. La guerra no puede ganarse sin correr riesgos. El trasporte marítimo de un ejército está justificado cuando el valor del logro de su objetivo garantiza el riesgo.

El tercer tipo de cooperación es la Cooperación Física en las operaciones emprendidas con un objetivo estratégico o táctico secundario. Usualmente las operaciones de este tipo dan lugar a las operaciones del segundo.

En las operaciones de esta naturaleza el objetivo es definido y puede generalmente prepararse un plan con anticipación a la operación. Las decisiones estratégicas son de menor importancia y el comando directivo combinado no es tan esencial, salvo en las operaciones tácticas. Este comando combinado es ejercido por el comandante de la fuerza más adecuada para asumir contra el enemigo la acción táctica ofensiva.

El objetivo primario es por lo regular la captura de una base secundaria que no está defendida por defensas fijas de importancia o la destrucción de ciertas facilidades definidas pertenecientes al enemigo.

Si el objetivo es simplemente la destrucción de las facilidades del enemigo, sólo se requiere durante la operación el dominio de las líneas marítimas de comunicación.

La cuarta forma de cooperación es la Cooperación Física como resultado de las circunstancias, que no ha sido planeada ni contemplada en las instrucciones.

La cooperación en las operaciones ofensivas debería ser siempre el resultado de los planes. La cooperación sin un plan definido es inexcusable, salvo en las operaciones defensivas en las que, a causa de poseer la iniciativa el enemigo, puede ser necesaria la cooperación sin haber oportunidad de hacer planes concretos.

En las operaciones de este tipo el comando directivo lo ejerce el jefe de la fuerza que tiene el interés primordial en la operación. La idea que rige es colocar la responsabilidad del comando directivo, usualmente en estos casos el comando directivo táctico solamente, en el jefe de la fuerza que en las circunstancias existentes se halle en las mejores condiciones de impedir que el enemigo alcance su objetivo. Esta idea debería regir la determinación del interés primordial en toda cooperación que provenga del resultado de las circunstancias y para las que no se haya eleborado plan definido alguno.

El quinto tipo de cooperación es el pertinente a la defensa de costas. Básase en el principio del interés primordial, pero en razón de la interferencia de las áreas posibles de operaciones de las fuerzas del Ejército y de la Marina, se requiere instrucciones especiales. Será discutido en una Conferencia posterior.

Con el desarrollo de la aviación, artillería trasportable de gran alcance y de las minas controladas, se ha acentuado la necesidad del comando combinado en las fuerzas que cooperan del Ejército y de la Marina, pues no puede continuarse considerando la línea terrestre como línea divisora entre la autoridad del Almiirante y la del General.

La Historia prueba fuera de toda duda que la cooperación efectiva entre las fuerzas de un Ejército y de una Marina modernos, exigirá que resida en una sola persona la responsabilidad y autoridad del ejercicio del comando directivo en las operaciones combinadas. Habrá, sin embargo, un límite para que esa autoridad se circunscriba a su legítima esfera. Ningún oficial debería intentar ordenar la manera en que

deberán emplearse las fuerzas del servicio hermano para lograr el objetivo que les es asignado. Esas decisiones son del resorte del comando instructivo y de la responsabilidad del oficial más caracterizado del servicio correspondiente, Como principio, pueden exponerse estas ideas así:

En las operaciones combinadas la responsabilidad de la autoridad limitada al ejercicio del comando directivo, deberá ser definitivamente asignada por la superioridad, o a falta de esta designación, deberá determinarse por el principio del interés primordial.

El oficial designado para el comando combinado o autorizado a ejercer el comando único de acuerdo con el principio del interés primordial, deberá ejercer el comando directivo solamente sobre la fuerza del servicio a que no pertenece.

Los comandos directivos concernientes a las fuerzas del servicio a que el jefe único no pertenece, deberán espedirse solamente al oficial mas caracterizado presente de dicho servicio, quien, a su vez, expedirá los comandos directivos e instructivos que sean necesarios para el cumplimiento de las tareas asignadas a su fuerza por el comando directivo del jefe único.



II

Acción combinada del Ejército y la Marina en las operaciones ofensivas que requieren el trasporte a ultramar de fuerzas de ejército

CONSIDERACIONES ESTRATEGICAS

La verdadera cooperación del Ejército y la Marina alcanza su aspecto más importante y difícil en las operaciones que implican el trasporte de tropas a través de los mares para efectuar un desembarco, haciendo frente, posiblemente, a la oposición enemiga.

Como ya se ha dicho anteriormente, una cooperación de esta naturaleza exige decisiones estratégicas importantes. Sólo puede ser efectiva, ejerciéndose el comando directivo combinado. Debería considerarse como un principio, que cuando la Superioridad designe a un oficial para el desempeño del Comando Combinado, deberá disponer aquél de un Estado Mayor idóneo, integrado por elementos provenientes de un Instituto al que dicho oficial no pertenezca.

Las formas de operaciones combinadas ofensivas que siguen, envuelven la Cooperación Física, en gran escala, de fuerzas del Ejército y la Marina, siendo, por lo regular, primordiales los intereses del Ejército en las siguientes:

1)—Invasión del territorio enemigo, incluyendo las operaciones de ultramar.

2)—Captura de posesiones coloniales enemigas, recurriendo a las operaciones de ultramar.

3)—Empleo en ultramar de un Ejército para efectuar una diversión, u obligar al enemigo

a operar en un nuevo teatro de guerra más vulnerable posiblemente.

4)—Cooperación del Ejército en ultramar, con una nación aliada.

Son generalmente primordiales los intereses de la Marina, cuando se trata de:

5)—Capturar una base para la flota o para operaciones ofensivas combinadas.

6)—Destruir una base naval enemiga fortificada.

7)—Destruír una flota enemiga bloqueada.

8)—Ejercer o aliviar la presión económica.

Las operaciones de las formas citadas demandan, casi siempre, el trasporte marítimo de grandes ejércitos y, con frecuencia, el desembarco de estos ejércitos contra la oposición enemiga. Considéranse entre las operaciones bélicas más difíciles, y antes de emprenderlas deben concurrir determinadas circunstancias, si se juzga que las probabilidades de éxito merecen el riesgo que entrañan.

La decisión de intentar operaciones que comprenden el traslado a ultramar de grandes ejércitos, presupone:

a)—Que la Marina ha obtenido el dominio del mar, o es lo bastante poderosa como para mantener ese dominio en las proximidades del punto de desembarco hasta que éste haya terminado, y asegurar de modo permanente la integridad de las líneas de comunicación marítima de las fuerzas desembarcadas.

b)—Disponer de una Marina Mercante aparente para el trasporte del Ejército, sostenimiento de este último y de la Marina en el teatro de operaciones y el mantenimiento del comercio de la nación durante la guerra.

c)—Disponer de una fuerza de ejército de proporción suficiente, convenientemente organizada, equipada y entrenada.

d)—Conseguir que el Ejército y la Marina lleguen a un grado de preparación satisfactorio para operar combinadamente.

e)—Contar con bases debidamente situadas en relación con el objetivo estratégico.

No hay condición más necesaria para el éxito de las operaciones combinadas como el dominio del mar, y actualmente debe tenerse muy presente que tal dominio no sólo significa el contról de la superficie marítima sino, además, el del aire y el submarino.

Debido al desarrollo actual de los aeroplanos, submarinos y minas, estas nuevas condiciones han aumentado grandemente la dificultad de llevar a cabo operaciones combinadas en las vecindades de una costa o de bases navales enemigas. Nunca es tan importante un ejército como cuando se encuentra embarcado en buques privados de protección que lo trasportan a ultramar. Una flota no está jamás en situación tan desventajosa como cuando escolta un numeroso convoy de trasportes.

Tan desventajosa es la situación que representa el movimiento, a través de los mares, de grandes cuerpos de ejército, que casi ha llegado a ser axiomático que antes de intentar esa operación es menester lograr el dominio del mar derrotando a la flota enemiga. Un error sería la aceptación de tal doctrina, pues el peligro que significa la flota enemiga no depende úni-

camente de su potencia relativa sino, también, de muchas otras condiciones especiales.

El Ejército Británico fué trasportado por el Canal Inglés antes de que fuera empeñada la Flota Alemana. En este caso, las condiciones permitieron el movimiento de las tropas en pequeño número y a puertos amigos; de consiguiente, ello representaba, simplemente, el trasporte de un gran ejército y equipo respectivo a través de un océano en una sola operación.

Durante la guerra con los rusos, los japoneses trasladaron tropas a Corea antes de derrotar a la Flota Rusa, pero bloqueando a ésta en el intervalo.

En ninguno de los casos citados hubo oposición al desembarco. Esto último ocurrió en la Campaña de los Dardanelos, pero a la defensa le hizo falta el elemento naval. Naturalmente, cuando la defensa comprende tanto a las actividades navales como a las del Ejército, es sumamente difícil realizar una operación de desembarco.

La Historia relata pocos ejemplos en que hayan tenido éxito los ataques verificados contra los convoys de tropas; pero no pueden considerarse como una profesía las operaciones del pasado, en este caso, por haber variado completamente las condiciones referentes a la potencia motriz, exactitud en la navegación, medios de comunicación y disponibles de ataque. La historia de la Armada Española proporciona, sin embargo, un ejemplo del desastroso efecto del fracaso de una gran expedición marítima.

Cada vez son más difíciles las grandes operaciones combinadas, a causa de la mayor eficacia de los instrumentos modernos de combate, buques actuales, exploración aérea y radiocomunicación, así como por el aumento creciente de los ejércitos y la cantidad y complejidad de sus equipos.

En las formas de operaciones ofensivas en que los intereses del Ejército son usualmente primordiales, existen ciertas ventajas que favorecen a la ofensiva. La mayoría de estas ventajas pertenecen al período an-

terior al desembarco, pero hay otras que corresponden al período posterior.

Las condiciones ventajosas a la ofensiva, con anterioridad al desembarco, son:

1) La iniciativa, de la fuerza ofensiva que transita en la mar, proporciona la oportunidad de escoger el lugar, momento de atacar y la ruta de aproximación.

Aunque el valor de la iniciativa es siempre grande, lo es menos hoy que antes, porque los sistemas modernos de trasporte y comunicación permiten la concentración de la defensa con una precisión y rapidez no imaginadas antiguamente. A pesar de que la dispersión de fuerzas es una debilidad inherente a la defensa, ahora no depende tanto esa dispersión de la distancia como del período de tiempo necesario para concentrarse en el punto amenazado.

2) La habilidad para hacer diversiones y estratagemas.

Tal ventaja es inherente, también, a la ofensiva, pero más valiosa, quizás, en las operaciones de esta naturaleza. Dada la velocidad de los buques modernos, un convoy puede recorrer más de cien millas en una noche. El trasporte terrestre de la fuerza defensiva llamada a contrarrestar ese movimiento, desorganizaría, probablemente, los trasportes de tierra de repetirse varias veces dicho movimiento.

Durante el asedio de Quebec, el General Wolfe se aprovechó de la movilidad de las tropas embarcadas en los buques. Dejándose llevar en el río por la corriente, les hizo imposible a los franceses determinar con anticipación el punto que atacaría. Vióse obligada la defensa a dispersar sus efectivos para neutralizar los posibles ataques a diversos puntos, y, cuando en las Alturas de Abraham se produjo el ataque, aquéllos no sólo fueron sorprendidos, sino imposibilitados de concen-

trar oportunamente las fuerzas defensoras para evitar el desastre.

A una fuerza en la mar, le es relativamente sencillo verificar diversiones y estratagemas, siempre de controlar realmente dicho elemento, pues los distintos tipos de buques son difíciles de distinguir a la distancia, pudiendo, en consecuencia, ser tomados como trasportes los barcos de provisiones.

3)—El tiro de apoyo de los buques de guerra, ofrece la concentración más factible de la artillería moderna.

A fin de que el tiro de las unidades de guerra pueda ser de la mayor eficacia en las operaciones combinadas, debe controlársele desde el aire y conducírsele a gran distancia para aumentar el ángulo de caída de los proyectiles. Esta condición puede satisfacerse en cierto grado preparando munición de baja velocidad, pero la elevación máxima de muchos cañones navales es inaparente para lograr el tiro más eficaz contra posiciones terrestres.

Un ejército ofensivo, que disponga de medios marítimos de comunicación, posée otras ventajas después de desembarcar:

1) Las comunicaciones marítimas disminuyen el porcentaje de las tropas requeridas para proteger las líneas de comunicación.

2) Las comunicaciones marítimas facilitan el traslado de la base de operaciones, de conformidad con el movimiento de las tropas.

3) Las fuerzas navales pueden contribuir a la protección de los flancos del Ejército, cuando permanezcan en la costa.

4) El mar proporciona relativamente una línea

segura de retirada, en el caso de que deban abandonarse las operaciones.

Sin embargo, hay muchas dificultades, además de las creadas por las fuerzas enemigas, que es preciso que venza un ejército trasportado de ultramar para poder efectuar operaciones que implican un desembarco en territorio enemigo. Entre ellas se consideran:

1) Las condiciones favorables del tiempo.

2) La dificultad de conseguir una playa que convenga al desembarco.

3) La dificultad del desembarco.

Se requiere una enorme cantidad de trasportes para desembarcar suficientes tropas que hagan posible la ocupación de una zona de playa. A menos de no hallarse preparadas o entrenadas para semejantes operaciones de desembarco, las tropas estarán imposibilitadas de manejarse en los botes, y con la confusión natural del desembarco (realizado, generalmente, de noche) se presentarán muchas dificultades para organizar las tropas para el combate, en cuanto lleguen a tierra. No existe, probablemente, una operación más difícil que la de conducir un desembarco sufriendo la resistencia enemiga.

4) Dificultades de trasporte, después del desembarco, debidas a la gran cantidad de equipo o impdimenta de trasporte requerida y a la posible pérdida de gran parte de ese equipo a causa del fuego enemigo.

5) Peligro de que la flota hostil corte las comunicaciones por mar.

6) Pérdida de parte de la eficiencia combativa de las tropas por estar embarcadas desde

algunos días antes de proceder a las operaciones de desembarco.

Se ha manifestado las condiciones favorables y desfavorables relativas a una expedición combinada ofensiva que implica el desembarco de tropas en aguas enemigas. Deben tenerse muy presentes estas condiciones, antes de decidirse a intentar esa operación, pero habiendo llegado a una decisión, es preciso efectuar todos los preparativos necesarios, si se quiere tener éxito, Solamente puede obtenerse una preparación en detalle después de hacerse las decisiones definitivas que siguen:

a) El teatro de operaciones.

b) El objetivo estratégico.

c) La naturaleza del comando.

d) El poder de las fuerzas del Ejército y de la Marina, por participar en la expedición.

e) La cantidad de refuerzos y reemplazos de tropas, provisiones y equipo.

Antes de entrar a discutir los preparativos detallados y requeridos, considérase conveniente indicar, de manera algo general, la naturaleza de estos preparativos y la necesidad de llevarlos a cabo con todo éxito.

Las operaciones de una expedición marítima combinada discrepan materialmente de las operaciones normales de cualquier Ejército o Flota que actúe aisladamente. Desde el punto de vista de la última, hay necesidad de proteger a los trasportes, la de disminuir la movilidad y maniobrabilidad a causa de la presencia del convoy, que dispone de poca velocidad y radio de acción y es difícil de manejar y, en fin, la necesidad de tener que distraer a gran parte de la Flota en las

operaciones de protección de las líneas de comunicaciones, así como la de prestar ayuda durante el desembarco a la fuerza expedicionaria, al propio tiempo que asegura el control del mar.

Al Ejército, también, se le presenta un problema distinto, como el que significa la conducción usual de operaciones desde bases previamente escogidas y preparadas. En una expedición marítima, la fuerza de ejército es lanzada a territorio enemigo desde el mar, y debe trasportarse por esta vía todo su personal, equipo y provisiones. En operaciones de esta clase, las deficiencias no pueden ser remediadas prontamente; no se dispone fácilmente de refuerzos; el equipo y las provisiones deben desembarcarse con las tropas, y para lograr esto eficazmente, es preciso formular y cumplir los planes con el mayor cuidado a fin de que todo esté al alcance cuando se requiera.

Las operaciones de esta naturaleza exigen preparativos concienzudamente estudiados. Córrese el riesgo de encontrarse a mitad de la campaña con que los medios son inaparentes para el cumplimiento de la tarea, si no se determina con la mayor precisión las fuerzas, la cantidad y tipo de equipo, la proporción y clase de provisiones y la cantidad y calidad de los abastecimientos.

Sería posible escribir extensamente acerca de los detalles de semejante preparación, pero para los fines de esta conferencia, se tratará el asunto de manera general de acuerdo con los títulos siguientes:

1)—Preparación de la información referente al enemigo y al teatro de operaciones.

2)—Preparación de las fuerzas de ejército.

3)—Preparación de las fuerzas de marina.

Para la conducción efectiva de la guerra, son esenciales la adquisición, arreglo y distribución de la información relacionada con la potencia del enemigo

y las características del teatro de operaciones. Parece demás mencionar que es preciso desarrollar todo el esfuerzo posible para investigar el poder de las fuerzas enemigas que pudieran oponerse al desembarco; su grado de disciplina, moral y entrenamiento; la naturaleza de su equipo, cantidad y calibre de artillería y la ubicación de las defensas fijas, campos minados, etc., no obstante de que la Historia pone de manifiesto que en muchas ocasiones se haya intentado operaciones de desembarco en gran escala sin poseer informaciones sobre estos puntos indispensables.

Casi siempre, la preparación de toda operación de guerra es factor determinante de la victoria. No hay otro género de actividad que mejor recompense una preparación eficiente. A juzgar por la Historia, son pocos los casos en el pasado en que la preparación haya sido completa. Esta circunstancia, aunque sensible, no es extraña, pues si aún dentro de una misma organización es a menudo difícil el obtenerla, lo es mucho más cuando se trata de lograrla entre dos Instituciones.

Esta falta de preparación se ha debido, en cierto modo, a la premura con que han sido organizadas e iniciadas las operaciones de una expedición combinada. La precipitación en las decisiones que requieren esas operaciones tan difíciles como complicadas es debida, por lo regular, a la falta de planes, y esta falta es originada por la ausencia de previsión o a la inercia administrativa, ninguna de las cuales es justificable. A medida que avanzamos en el análisis y discusión de los preparativos necesarios para efectuar con eficacia operaciones combinadas, llega a ser evidente la magnitud de su importancia.

Puede ser difícil obtener informes sobre la fuerza enemiga, su equipo, etc., y si se obtienen, ser erróneos, a causa de los cambios bruzcos de la guerra; pero gran parte de la información requerida por el éxito de las operaciones, se relaciona con la naturaleza del terreno, la ubicación de caminos y vías férreas, la situación de puntos favorables de desembarco, el clima, predomi-

niolde malos tiempos, fondeaderos, etc., que no varían rápidamente o en lo absoluto.

Para el éxito de la conducción de una operación combinada, debe ser más completo el estudio del terreno, incluyendo su configuración hidrográfica, que en una simple operación terrestre o de la flota.

La naturaleza del terreno influye en el método de ataque por emplear. El método que se observe afecta directamente la organización de la fuerza atacante, la proporción de cada una de las diversas armas y a la clase de instrumentos de guerra por utilizarse, especialmente al tipo de artillería.

El terreno, además, tiene su importancia en el género de trasporte a que debe recurrise para llevar a cabo el desembarco. En la expedición de Zeebrugge, por ejemplo, pudo desembarcarse las tropas directamente desde los barcos utilizando los servicios de un muelle, mientras que en Galipoli, con excepción de unos cuantos hombres provenientes del «River Clyde», los efectivos fueron desembarcados en pequeñas embarcaciones. Es asunto naval el medio de trasporte que debe emplearse para el desembarco de las tropas, pero los medios no serán eficaces si no se logra experiencia haciendo ejercicios combinados.

En las operaciones combinadas, el estudio del terreno no se detiene en la línea de playa. La naturaleza de ésta y tierras adyacentes tienen valor vital en el género de trasporte que debe proporcionarse al Ejército.

Los caballos son difíciles de trasportar por el mar, debiendo reemplazárseles, siempre que se pueda, por la tracción a motor. Sin embargo, podría ser inútil esta clase de trasporte en algunos lugares. En muchas expediciones se ha cometido antiguament el error de no proveer un equipo de trasporte de acuerdo con la naturaleza del terreno del teatro de operaciones.

Naturalmente, hay muchas otras decisiones que dependen de la información concerniente al enemigo y al teatro de operaciones, pero se ha dicho lo suficiente para demostrar que esta información debe ser

diligentemente concebida y empleada a conciencia, si se desea preparar la expedición de manera que pueda operar con toda eficacia.

La primera actividad en la preparación de la fuerza expedicionaria destinada a alcanzar determinado objetivo estratégico. es su organización. Esta debe considerar:

1)—El comando.

2)—El poder total y proporción de las diversas armas.

Bajo el título «Comando» debe decidirse:

a) El género de control: Comando combinado o Interés Primordial.

b) Si se trata de comando combinado: Designación del Jefe.

c) Si del Interés Proimrdial: Qué Servicio lo posée.

Bajo el título «Poder total y proporción de las diversas armas», deben expresarse las organizaciones combatientes de cada servicio que se pondrán a disposición del oficial encargado, para el buen éxito de la operación combinada.

Es preciso tener presente que no obstante de estar obligado el Jefe a poner a disposición del subordinado una fuerza que pueda cumplir la tarea asignada, no le es posible al superior planear la operación con la misma cantidad de detalles con que procedería el inferior encargado de la tarea y, de consiguiente, está éste justificado para solicitar que se aumente la fuerza o alteren las proporciones, si se juzga conveniente introducir modificaciones durante el proceso de desarrollo de los planes de detalle. Aunque no se acceda a tal solicitud, no será justificable retardar o conducir con

poca energía las operaciones asignadas a las fuerzas especificadas.

Se hará lo posible por escoger las fuerzas señaladas para formar parte de un cuerpo expedicionario considerando su eficiencia. En las expediciones a ultramar, rara vez se dispone de tiempo para entrenar a las tropas; no se producirán escaramuzas que puedan servir de experiencia a la gente; es muy posible que el primer día de combate sea el decisivo. En estas condiciones las tropas inexpertas o pobremente entrenadas no pueden esperar obtener éxito. Las fuerzas que se escoja deberán, por consiguiente, ser las más eficientes y entrenadas en la conducción de operaciones de desembarco.

La fuerza expedicionaria será organizada en pequeñas divisiones, integradas cada una, en proporción conveniente, por tropas de todas las armas. Este tipo de organización es flexible y facilita el hacer frente a ciertas circunstancias tales como el hundimiento de un trasporte durante el viaje. Si todas las unidades embarcadas en un trasporte pertenecen a la misma arma, la pérdida de dicho buque influirá seriamente en la eficiencia de la fuerza alterando la proporción de las diversas armas, además de disminuir la potencia total.

Una vez decididas la potencia total de la fuerza expedicionaria y la proporción de las diversas armas, es necesario determinar el equipo y trasporte requeridos. Ciertamente que se tendrá ya tabulado el equipo patrón para una organización del ejército, pero debe considerarse debidamente ese equipo, a fin de asegurarse que conviene a las condiciones en que tiene que operar una expedición, debiendo modificarse si es preciso para que satisfaga las condiciones previstas. Deberán formularse planes concretos que contemplen la manera de equipar y trasportar rápidamente a la fuerza expedicionaria a uno de sus puertos principales.

No siempre son fáciles de conseguir los medios navales de trasporte que una fuerza expedicionaria exige. Este trasporte marítimo requiere un estudio muy concienzudo. A pesar de ser el tonelaje la primera conside-

ración, existen muchas otras tales como facilidad o disponibilidad de recursos, radios de acción, velocidad, capacidad para agua dulce, calado y equipo de botes, que tienen particular importancia en la selección de los buques. Siempre es un compromiso la decisión final. A esta puede generalmente llegarse en forma aceptable por un estudio eficiente.

Es preciso considerar las operaciones contempladas al término del viaje. Una situación en que las tropas tienen que realizar el desembarco desde los trasportes utilizando pequeñas embarcaciones y enfrentándose a la oposición enemiga, demanda la designación cuidadosa de las unidades por desembarcar y la forma más eficáz de trasportar el equipo, a fin de poder disponer de éste en el orden en que se requiera.

Tanto como sea posible, se embarcarán los víveres y abastecimientos necesarios en los mismos trasportes que conduzcan a las tropas respectivas, en cantidad suficiente, cuando menos, para atender a las necesidades durante la primera semana de su permanencia en tierra; las demás provisiones y artículos serán llevados por buques auxiliares que acompañen a la expedición. Aunque no es menester cargar a estos buques con igual cuidado que a los trasportes que llevan tropas de desembarco, deben ser en forma tal que se pueda disponer a medida que sea necesario de los víveres y artículos de todo género.

Será fuerte la pérdida que se sufra en hombres, animales, equipo y abastecimientos cuando haya que realizar operaciones en las que es preciso efectuar desembarcos soportando la oposición del enemigo. Deben formar parte del plan original los planes especiales que compensen esas pérdidas.

En las operaciones iniciales de desembarco, se limitará el número de tropas que pueda emplearse, pero verificado el desembarco, el éxito obliga a que sea rechazado el enemigo hácia el interior del litoral y a efectuar más tarde un avance para alcanzar determinado objetivo. Esas operaciones exigen la extensión del frente, con la demanda consiguiente de nuevas

tropas. En muchas operaciones es esencial, por lo tanto, que los refuerzos excedan a los reemplazos, y de requerirlo así las circunstancias, deberá ser esto tenido en cuenta en el plan original.

A causa de la eficiencia en que hoy día se mantiene a las Marinas en materia de movilización, puede, como regla general, reunirse al elemento netamente naval de una expedición combinada, sin tener que poner en servicio nuevos barcos de guerra. Cuando, sin embargo, haya que sufrirse la presión de una fuerza naval perteneciente a una potencia principal, será necesario que la Marina utilice los servicios de muchos buques adicionales. En este último caso, habrá que escoger a los buques con bastante oportunidad, observando determinado orden de prioridad.

No obstante de ser parte esencial en la preparación naval de una operación combinada el número de trasportes disponibles, el plan de campaña puede exigir que la Marina se movilice antes que el Ejército, y, en tal caso, sea preciso poner en servicio, equipar y cargar a los buques para utilizarlos como auxiliares de la Flota, antes que disponerlos o preparlos para servir como trasportes.

En tiempo de paz, la Marina sostiene en servicio cierto número de auxiliares demasiado pequeños para satisfacer debidamente las necesidades bélicas de la Flota. Es preciso, por consiguiente, obtener muchos buques de la Marina Mercante, para emplearlos como auxiliares, constituyendo una característica importante del plan de movilización de la Marina las medidas contempladas para conseguir esos buques, las alteraciones que es menester realizar en ellos y modo de tripularlos.

En la selección de los buques que deben ser puestos en servicio, es necesario prestar atención especial a las funciones a que están llamados a desempeñar esas unidades, así como a las alteraciones requeridas para adaptarlos a las misiones o tareas que se les encomiende.

Los planes deben contemplar la cantidad de per-

sonal de Marina destinado a satisfacer las necesidades de los buques puestos en servicio y determinarse los abastecimientos requeridos según las exigencias consideradas para la adquisición y embarque de los aprovisionamientos en los puertos respectivos. El tiempo es elemento vital en toda operación de guerra. La eficiencia en la formulación de los planes, es la forma mejor y más fácil de economizarlo.

Una vez llenadas las verdaderas necesidades de una Flota, hay que escoger los trasportes y confeccionar los planes de abastecimiento. En cierto modo, difieren los distintos tipos de buques seleccionados para servir de trasportes, con la distancia a que es preciso trasladar las tropas, las condiciones de mar que pudiera encontrarse, la naturaleza del desembarco y la profundidad del agua en los puertos de embarque o desembarque. Para estas operaciones es muy ventajoso recurrir a los buques grandes, por disminuir el número de los que se requiere y ser el más económico desde el punto de vista del costo de la operación, personal y combustible. Estos buques, sin embargo, exigen mayores fondos, aumentando la dificultad de desembarcar simultáneamente una numerosa fuerza y, en el caso de ser hundidos, entrañan la pérdida de un mayor porcentaje de tropas. En ciertas actividades del trasporte, como en las verificadas por los Estados Unidos durante la Guerra Mundial, son más convenientes los buques grandes cuando ha de efectuarse el desembarco en un país amigo, permitiendo una mayor velocidad y ofreciendo más comodidades a las fuerzas. Por lo general, son preferidos los trasportes pequeños cuando es necesario desembarcar sufriendo la oposición enemiga, pues dan lugar a una flexibilidad mejor en la distribución de los efectivos, pueden aproximarse más a tierra y si se pierde alguno, la pérdida no representa porcentaje respetable para la fuerza expedicionaria.

Prestando atención especial a las condiciones que pudieran presentarse, hay que considerar debidamente el equipo en botes, lanchas, chatas y diversos medios

de desembarco de artillería pesada, camiones, tractores, etc., que requiere el Ejército en una verdadera operación de desembarco.

Recapitulando las consideraciones estratégicas pertinentes a las operaciones combinadas que envuelve el trasporte de una Fuerza Expedicionaria, llegamos a las conclusiones siguientes:

1.—Las operaciones combinadas de este género son esencialmente ofensivas, tanto bajo el punto de vista de la Estrategia como de la Táctica y pueden solamente obtener éxito cuando son proyectadas y ejecutadas con resolución.

2.—El dominio del mar debe ser asegurado en las proximidades del convoy y del lugar de desembarco.

3.—Los medios de trasporte han de satisfacer las necesidades no sólo de la expedición de origen sino, además, de los reemplazos de personal y material requeridos.

4.—Es menester que la fuerza de Ejército sea lo bastante fuerte para poder cumplir su misión una vez desembarcada.

5.—El objetivo debe ser definido, y cuando él sea la fuerza enemiga, deberán existir objetivos suplementarios.

6.—Si es posible, debe sorprenderse al enemigo engañándolo o conservando el secreto sobre el objetivo considerado, o, también, por la rapidez de los preparativos y movimientos.

7.—Es preciso disponer de una base adecuada.

8.—La profundidad del agua, próxima a los puntos de

desembarco, debe permitir a las unidades navales el apoyar las operaciones destinadas a dicho fin.

9.—La naturaleza de la playa y terrenos adyacentes, debe ser apropiada al desembarco y operación de las tropas.

10.—El terreno y las comunicaciones deben permitir el avance del Ejército hácia su objetivo.

11.—Si es factible, se ejecutarán las operaciones cuando las condiciones climatéricas y del tiempo sean favorables.



III

CONSIDERACIONES TACTICAS

Llegamos ahora al punto en que deben ocupar lugar importante en nuestras consideraciones tanto el enemigo como su acción posible. Una de las primeras decisiones que se requiere es la de si es o no preciso esforzarse por realizar un desembarco sorpresivo. Hemos visto en nuestra disertación anterior, que la iniciativa de la fuerza atacante permite a menudo sorprender al enemigo.

Si ha de efectuarse una sorpresa, ésta influirá en la disposición de la fuerza naval. En tal caso, la cortina de unidades navales deberá reducirse a la estrictamente necesaria a la seguridad. Si, de otra parte, fuera cierto que el enemigo espera ser atacado en el objetivo real, podría enviarse con anticipación una fuerza avanzada para derrotar o detener las fuerzas navales que pudieran operar apoyando a la base enemiga.

Se ha manifestado antes, que para la conducción de las operaciones de ultramar, es esencial disponer de una fuerza naval superior. Por consiguiente, en los más de los casos, le es posible a la fuerza atacante destacar una fuerza de cruceros ligeros, destroyers, portaviones y submarinos con el fin de contener a la fuerza enemiga.

Considerando la superioridad de la fuerza atacante, el tipo de buque más eficaz para la defensa es el submarino, quien por su facultad para sumergirse, puede ser apto para lograr informes o alcanzar una posición favorable de ataque sin ser descubierto. Por tanto, incumbe a la fuerza atacante el protegerse de la observación y del ataque de los submarinos y obtener, por una buena disposición de los buques en la formación, la mayor protección para los trasportes.

La amenaza siguiente más seria para la fuerza atacante, cuando ésta se encuentre distante de su objetivo, es un ataque de destroyers. Como la cortina protectiva de la fuerza atacante no estará probablemente dentro de un radio menor de 50 millas, aún cuando se intente un desembarco por sorpresa, les es imposible a los destroyers atacar con éxito a un convoy durante el día. Aún de noche, son pocas las probabilidades de un ataque afortunado sobre los trasportes, porque serán, indiscutiblemente, los buques interiores en las grandes y complicadas formaciones. Siempre existe el peligro, sin embargo, de que el desórden ocasionado por semejante ataque, dé lugar a que se produzcan colisiones; pero el peligro no es grande. En las áreas en que se considere posible un ataque de destroyers, los exploradores aéreos deben buscar poco antes de oscurecer el área dentro de las cien millas del convoy, a fin de averiguar si existen o no destroyers enemigos en las proximidades. A medida que la fuerza se aproxime del objetivo, crece el peligro de un ataque aéreo. El poder de las fuerzas aéreas enemigas puede tener una influencia decisiva en el plan de operación.

En vista del hecho de tener que emplearse buques mercantes para el trasporte de tropas, representan una amenaza seria las bombas lanzadas desde los aviones, y no es exagerado decir que una superioridad marcada en el aire, por parte de la defensa, podría impedir un desembarco destruyendo los trasportes y embarcaciones empeñadas en esta operación. La fuerza atacante debe, por consiguiente, conseguir el contról del aire ó, por lo menos, estar en condiciones de disputarlo en extensión suficiente como para anular las operaciones aéreas enemigas.

En el caso de que las operaciones de desembarco tengan lugar en un área en la que el enemigo pueda concentrar una superioridad aérea, debe aprovecharse de la sorpresa y esforzarse por disputarle el contról del aire lo bastante como para permitir a las tropas el establecerse en tierra.

Si el ataque ha de verificarse sobre una base o

posesión lejana, cuya defensa no pueda ser reforzada por el enemigo, la fuerza atacante deberá disponer de una superioridad inicial en el aire con los aparatos de los portaviones y otros buques, ó capturar una base adecuada en la que puedan montarse y operar para ganar el contról esencial los aeroplanos trasportados desarmados en buques de carga

Como en el caso de los buques, es esencial lograr una superioridad antes que las tropas puedan ser trasportadas a ultramar con todas las seguridades, se hace necesario, entónces, obtener el contról del aire antes de que puedan llevarse a cabo las operaciones efectivas de desembarco. Existe, **sin embargo,** esta diferencia importante en la consideración de los aviones y buques. Con una igualdad en buques, la defensa tiene marcada ventaja porque la flota ofensiva es entorpecida por un tren y convoy enormes y por la dispersión de la fuerza requerida para defenderlos; del otro lado, una igualdad en el aire es favorable a la fuerza atacante, pues como se ha supuesto que en unidades navales y fuerzas de desembarco el atacante debe ser el más fuerte, si puede evitarse que la fuerza aérea defensora ataque los trasportes, el éxito es probable.

Esta consideración conduce a suponer que la fuerza aérea de la defensa debe contar con cierto número de unidades de bombardeo y suficientes aviones de combate para auxiliar a los primeros en el logro de sus objetivos; el poder aéreo de la fuerza atacante debería ser principalmente en máquinas de combate, con los aparatos de bombardeo que sean necesarios para destruir los aeródromos y emplazamientos de la artillería enemiga, una vez que se alcance, transitoriamente, una superioridad en el aire.

La exploración con submarinos y aviones ha reducido grandemente las probabilidades de un ataque por sorpresa y, en consecuencia, aumentado mucho las dificultades que envuelve el éxito en la conducción de las operaciones de desembarco.

Suponiendo que la fuerza atacante disponga de un poder naval suficiente como para llevar a buen tér-

mino el trasporte y un poder aéreo aparente para reducir las pérdidas sufridas por un ataque aéreo enemigo a una proporción conveniente, el elemento siguiente de la defensa que constituye una amenzaa para los trasportes es la mina. Las minas con que puede tropezarse son de dos tipos generales, la mina de contacto y la mina controlada. La primera explota por contacto con el buque. La segunda es operada desde tierra en el momento que se juzga será efectiva. De ambos tipos de minas puede precaverse utilizando los paravanes mientras los buques navegan a velocidad de crucero, pero al aproximarse al fondeadero a poca velocidad, el paraván no es eficaz. Es esencial, por consiguiente, que los fondeaderos propuestos sean recorridos por los barredores de minas, antes de que los trasportes los ocupen. Esto es una desventaja seria para la fuerza atacante, pues el desembarco más efectivo se realiza sorpresivamente al amanecer. Como el barrido de minas se hace sumamente dificultoso en la noche, especialmente para determinar las áreas recorridas, la fuerza atacante procedería, problabemente en demanda del fondeadero señalado navegando detrás de los grupos de barredores de minas.

Al seleccionar los fondeaderos, es esencial que se escoja aquellas áreas que no se encuentran dentro del alcance de las fortificaciones de la costa. Un trasporte al ancla, durante el día, resulta ser fácil blanco para los cañones de grueso calibre. La ubicación posible de la artillería movible, o trasportable, tal como la de 155 m|m y de 12″ rodante puede, también, merecer consideración. Si no es posible establecer o ubicar un fondeadero favorable para operaciones de desembarco fuera del alcance probable de los cañones enemigos, deben formularse planes para neutralizar el tiro de esas baterías con el tiro de apoyo de los buques principales o por un ataque aéreo. La ventaja de un gran tiro de cañón está de parte de la defensa, pues todos los alcances habrán sido determinados cuidadosamente con anticipación. En muchos casos la ubicación de la ar-

tillería movible no será conocida por la fuerza ofensiva, y será de lo más difícil llegar a saberlo.

Cuando las tropas estaban obligadas a desembarcar utilizando botes a remo, era de seria consideración la distancia a tierra de los trasportes; y aunque hoy sigue siendo un factor importante, el hecho de que tantas embarcaciones dispongan de propulsión a motor, hace que la distancia desde los trasportes a la playa sea de menos consideración. Los buques en navegación, cuando están parados, son difíciles de manejar, especialmente cuando se opera en grupos, como debe ocurrir con los trasportes.

Disposición de los Trasportes.—Habiéndose decidido acerca del fondeadero, es necesario considerar la disposición preparatoria de los trasportes para el desembarco que se desea, a fin de que puedan ser apropiadamente formados antes de aproximarse al fondeadero. Estos buques deberían fondearse tan próximos como sea posible a distancias iguales de los puntos en que tienen que desembarcar sus tropas, con el objeto de que los botes tengan, aproximadamente, las mismas distancias que recorrer hasta la playa.

Como anteriormente se ha manifestado ya, los trasportes que conducen las tropas que efectuarían el primer desembarco, deberían tener un calado que les permita llegar a las posiciones más cercanas a la playa que pueden ocupar las fuerzas, sin colocarse dentro del alcance de la artillería principal terrestre. Sea que se dispute el control del aire, o sea que el fondeadero se halle dentro del alcance de los cañones de mayor calibre, los trasportes que conducen las tropas que desembarcarán más tarde, no deberán aproximarse al fondeadero hasta que no se requieran sus tropas. Los trasportes que llevan tropas que no serán desembarcadas durante las primeras operaciones, pueden ser eficazmente utilizados para simular desembarcos en otros lugares en que se crea posible efectuarlos.

La disposición de los trasportes en el fondeadero regirá la formación usada durante la aproximación

en lo que al orden de los buques concierne; pero el que los barcos se acerquen al fondeadero en línea, columna o línea de divisiones, dependerá de muchas otras condiciones. Si ha de tomarse el fondeadero durante el día, y ha sido cuidadosamente limpiada de minas el área, la formación en línea a quinientas yardas de distancia es, probablemente, la mejor formación para la aproximación; pero si el fondeadero tiene que tomarse de noche, o si las únicas operaciones de barrido de minas son las de los barredores que van delante de los trasportes, la línea de divisiones o, aún, la de columna, pueden ser las más convenientes. Si la aproximación se hace en columna, el rumbo deberá ser tal que la dirección de la columna sea, en el momento de fondear, próximamente paralela a la playa.

Trasporte a Tierra.—Una de las características menos satisfactorias relacionada con las operaciones de desembarco, es el trasporte de las tropas y equipo desde el buque a tierra. Las grandes lanchas a motor de que en la actualidad disponen nuestros buques de guerra son, quizás, más apropiadas que cualquier otro tipo para el trasporte de tropas; pero, desgraciadamente, los buques a que generalmente se recurrirá para utilizarlos de trasportes, disponen solamente de embarcaciones salvavidas de moderadas dimensiones y sin propulsión a motor.

En la preparación de los trasportes, es esencial que dos o más botes a motor sean dispuestos para remolcar hasta la playa botes salvavidas ordinarios. El alcance de los modernos cañones de campaña de pequeño calibre, y, aún, de los rifles, obliga a tratar de alcanzar la playa en el menor tiempo posible después que los botes se ponen a tiro. La necesidad de manejar diestramente los trasportes y los botes de éstos impone el que todos los trasportes sean tripulados con personal naval.

Como la mayor dispersión del tiro de la artillería moderna es en alcance, no conviene que los botes sean remolcados hácia tierra en extensas columnas. La

dispersión en la formación de los botes deberá, en lo posible, ser en latitud más que en longitud o profundidad. Puede alcanzarse la mejor conducción formando tantas columnas de botes como embarcaciones a motor para remolque existan.

La aproximación de los botes a la playa se efectuará tan simultáneamente como sea posible, para evitar la concentración de la artillería que establezca el enemigo sobre las diferentes secciones de la línea de botes en sucesión.

Los aviones y buques se esforzarán en impedir la obstaculización de la operación de tripular y cargar los botes y de apoyar a éstos mientras se acercan a tierra. Los aviones y buques de combate deben tratar de destruir con su fuego a cualquiera batería enemiga que pueda estar en condiciones de cañonear los botes. El trasporte desde el buque a tierra de la artillería, tanques, víveres, trasportes a motor y a lomo es rara vez adecuado al objeto. Los botes de los buques no son aparentes. Las embarcaciones de fondo plano, las barcazas y flotadores son requeridos en gran cantidad, y si no se ha proveído esto antes de zarpar, deben ser construídos a bordo de los trasportes durante la navegación, si es posible.

Para el desembarco del Ejército Francés, en la Expedición a Argel en 1830, se construyeron cincuenticinco grandes barcazas. De éstas, treinta tenían una capacidad de 140 hombres cada una. Doce de las restantes eran especialmente diseñadas para desembarcar la artillería de campaña y trece para el desembarco de la artillería de sitio. Además de esto, los franceses tenían 124 embarcaciones para el trasporte de los animales y 30 botes de fondo plano para el de los víveres. Los botes de ganado eran pequeñas embarcaciones adecuadas al desembarco de las tropas después de haberse evacuado los animales. La efectividad del desembarco francés es, quizás, el mejor ejemplo en la historia de la recompensa obtenida por la buena preparación en las operaciones de desembarco. Es sólo llevando a cabo grandes ope-

raciones combinadas que incluyen el desembarco de tropas, equipo y víveres, como seremos capaces de apreciar las modernas necesidades del trasporte desde el buque a tierra.

Medios Disponibles a la Defensa. — Antes de continuar discutiendo las operaciones de la fuerza ofensiva, conviene examinar los medios de que dispone la fuerza ofensiva. Naturalmente, la defensa será efectiva en proporción a los medios disponibles y al tiempo requerido por la preparación. La eficacia de los instrumentos de combate actuales es tal que son más valiosos que nunca los desembarcos por sorpresa; pero los aviones y submarinos hacen mucho más difícil esa clase de desembarcos.

Puede suponerse que las ubicaciones de las defensas fijas son conocidas y que de consiguiente la localidad escogida para el desembarco no estará dentro del alcance de las baterías fijas. Las armas principales empleadas por las tropas enemigas pueden dividirse en tres grandes grupos según el alcance, siendo entendido que a medida que éste aumenta, el efecto es cada vez mayor, pues las armas de gran alcance son, también, efectivas para distancias o alcances cortos:

(a) Baterías rodantes de 155 m|m.

(b) Cañones de campaña de 75 m|m,.

(c) Piezas de pequeño calibre, cañones de tiro rápido, morteros Stoke, ametralladoras y rifles.

Las baterías rodantes de 155 m|m tendrán un alcance mayor de 12,000 yardas, y a menos de que sean destruídas por los aviones o el tiro de los buques combatientes, impedirán a los trasportes ingresar a toda área que se halle situada dentro de las seis millas de los lugares en que estén emplazadas. Esto indica que

en el ataque a una posición defendida, las tropas pueden tener que navegar en botes cruzando una zona de seis millas de ancho sin ninguna probabilidad de contestar el fuego del enemigo.

Cuando el alcance redúcese a más o menos 7500 yardas, la defensa puede servirse de las piezas de 75 m|m. de campaña. Alrededor de las 3000 yardas, llegan a ser eficaces los cañones de pequeño calibre de tiro rápido, y a medida que disminuya la distancia desde las 1000 yardas hasta la playa, los morteros Stoke, ametralladoras y fusiles pueden utilizarse.

El desembarco de tropas contra una posición debidamente defendida puede razonablemente compararse al asalto a una plaza fuerte en tierra, en la que son tales las condiciones, que se hace necesario cruzar una llanura de seis millas de ancho y se requiere que las tropas avancen en columna sin disparar hasta no encontrarse a 50 yardas.

Creo que esta comparación pondrá de manifiesto cuán impotentes son las tropas mientras están embarcadas en los botes y que indicará la necesidad de disponer de superioridad aérea y del apoyo eficaz de las baterías de los buques combatientes. A menos de no reducirse la efectividad de los elementos modernos defensivos mediante operaciones ofensivas de los aviones y unidades navales combatientes, será prácticamente imposible efectuar un desembarco en lugares debidamente defendidos. Por consiguiente, es de lo más esencial el que haya superioridad en el tiro y en la aviación. Esta superioridad de tiro debe obtenerse por los cañones navales.

Además de las ventajas de la defensa en armas de los tipos arriba citados, la defensa puede hacer uso de minas controladas colocadas en el agua cerca de la orilla o en tierra. Puede también disponerse alambrados en tierra y en el agua.

Hasta las ventajas naturales están del lado de la defensa. Las rocas y acantilados son peligrosos. La rompiente dificulta el desembarco. Perju-

dican a la fuerza atacante su poca o ninguna familiaridad con el terreno, los efectos del viento y la corriente y las ventajas de poderse disimular ú ocultar en tierra.

Para reducir la eficacia del tiro enemigo y contribuir a efectuar el desembarco por sorpresa, puede ser necesario que éste se lleve a cabo de noche. Existen, sin embargo, muchas desventajas serias en conexión con las operaciones de desembarco nocturnas. Es de lo más difícil el embarque de las tropas, la formación y el movimiento metódico de esos remolques en la noche. Es muy difícil evitar la confusión a medida que los botes se aproximan a tierra, y todavía lo es más el que no se produzca en ésta si el desembarco sufre oposición.

En el desembarco en Gaba Tepe, Galipoli, la fuerza que intentaba realizarlo de noche fué llevada ostensiblemente por la corriente, alrededor de milla y media del lugar en que esperaba desembarcar. Aunque los desembarcos nocturnos pueden ser necesarios para evitar fuertes pérdidas al atacar posiciones bien defendidas o para efectuar sorpresas, no deben ser emprendidos sin pesar muy concienzudamente las ventajas y desventajas inherentes a tales operaciones.

La escolta naval debe proteger los trasportes en el fondeadero, contra los ataques de submarinos y destroyers. Se simplifica la defensa si el agua es poco profunda para que los submarinos puedan operar sumergidos. Por esta razón deberá escogerse en lo posible el fondeadero en un fondo no menor de diez brazas.

El desembarco debe ser sostenido por el tiro de los buques combatientes. A causa de la efectividad del tiro de las baterías terrestres contra los buques al ancla, los buques de apoyo tendrán probablemente que conservarse en movimiento y esto hace que la precisión del tiro sobre objetos o posesiones en tierra sea un tanto difícil.

Otras desventajas inherentes al tiro de apoyo de los buques, son las trayectorias relativamente tendidas de los cañones navales, la poca efi-

cacia de la munición naval y la provisión limitada de ésta que debe conservarse en todo momento en tal extensión como para permitir el empeñarse con una flota enemiga, si hay la probabilidad de que se produzca una acción naval.

El Plan de Desembarco.

El Plan de desembarco debe indicar:

(a) Los lugares en que hay que realizar los desembarcos.

(b) Las horas en que hay que verificar los desembarcos en cada lugar.

(c) El objetivo táctico de cada una de las fuerzas de desembarco.

(d) La extensión de playa que se debe ocupar en cada desembarco.

(e) El número de tropas asignado a cada sector de playa.

(f) La naturaleza de las operaciones de apoyo (cubertura) que deberán efectuar las fuerzas navales.

(g) La asistencia que deben prestar al desembarco las fuerzas navales.

Lugares de desembarcos. — Los lugares escogidos para el desembarco dependen de ciertas consideraciones principales, tales como la extensión, conveniencia y posición que deben guardar en relación con los objetivos tácticos. La posición con respecto a los objetivos tácticos es quizás la consideración más importante, aunque la extensión y conveniencia de las playas de desembarco son de im-

portancia tal que exigen y significan a menudo un compromiso. La extensión y conveniencia de las playas tienen influencia determinante en el número de tropas que pueden esforzarse en desembarcar al mismo tiempo. Mientras más grande sea la extensión de la playa, mayor será el número de tropas que puede desembarcar simultáneamente; pero del lado opuesto, mientras mayor sea la dispersión de fuerzas menor será el esfuerzo medio realizado.

La dispersión de fuerza no es tan peligrosa en la mayoría de las operaciones de desembarco como lo es una dispersión análoga en tierra, pues a causa del dominio del mar, la comunicación entre dos destacamentos, la habilidad desplegada para reforzar cualquiera localidad, la mayor facilidad de apoyo mútuo y la habilidad, también, para retirarse sin que el enemigo esté en condiciones de perseguir, son factores que decididamente favorecen a las fuerzas de desembarco.

La extensión y conveniencia de las playas deben ser concienzudamente consideradas en relación con los objetivos tácticos. A menudo, el objetivo táctico principal es un cerro, una cuesta o meseta; pero como el enemigo reconocerá esto, generalmente, será difícil un ataque desde las playas más apropiadas, porque serán los objetivos mejor defendidos. Será necesario con frecuencia desembarcar a cierta distancia del objetivo real o llevar a cabo operaciones para capturarlo después de desembarcar. Sirven de ejemplos a esto el desembarco de nuestras tropas en Daiquiri en la campaña de Santiago; el de las tropas británicas y francesas en Old Fort en el ataque a Sebastopol, etc.

La movilidad de las tropas embarcadas en los trasportes permite efectuar amagos o fintas efectivas sin entrar realmente a una acción seria. Puede escogerse las localidades para desembarcar con la perspectiva de atacar las posiciones enemigas por la retaguardia o el flanco. La necesidad de un desembarco por sorpresa puede requerir que la fuerza atacante

intente desembarcar en un lugar muy desfavorable. De este modo, como se recordará, el General Wolfe desembarcó sus tropas en un sitio de lo más inadecuado, pero procediendo así alcanzó o aseguró ese elemento de sorpresa, que le dió la victoria en Quebec.

Horas para Desembarcar.—La dificultad de conducir de noche operaciones de desembarco ha sido ya manifestada, pero en ciertas circunstancias puede ser necesario aceptar estas desventajas. La pujanza de un ataque durante el día no puede impedírsele al enemigo, en tanto que un ataque de noche, aunque sea pequeña la fuerza, tendría gran efecto sobre el enemigo y puede obligarlo a tomar disposiciones inconvenientes.

En Galipoli, los británicos consideraron detenidamente la tentativa de emprender toda la operación de desembarco aprovechando de la oscuridad, pero decidieron que para el desembarco principal las complicaciones inherentes eran demasiado grandes. Se resolvió, sin embargo, desembarcar la fuerza Anzac justo al aclarar el día en Gaba Tepe. La intención era distraer al enemigo del punto de ataque pruincipal iniciando este ataque primero. Hubo mucha confusión a medida que los remolques de botes aproximábanse a la playa. No pudo señalarse los lugares de desembarco en tierra, y éste se realizó a más o menos 1,000 yardas de distancia de la posición designada. Lo ocurrido fué favorable, por colocarse la fuerza atacante fuera del alcance de muchos de los cañones que habían sido instalados para impedir el desembarco en el lugar intentado.

La hora del desembarco en una localidad cualquiera debe decidirse después de considerar la naturaleza de la playa, las proporciones de la fuerza. la potencia probable de la defensa, la importancia de la sorpresa y el orden en que se desea desarrollar los ataques.

Los Objetivos Tácticos.—Además del objetivo táctico definido de toda la fuerza, la fuerza de desembarco en cada sector debe también tener un objetivo concreto. Estos objetivos pueden indicarse por puntos definidos que deben tomarse o por líneas que es preciso ocupar en un momento ú hora determinada. Naturalmente, los objetivos establecidos para los diversos destacamentos deben coordinarse, y conducir a que toda la fuerza alcance el objetivo principal.

Número de Tropas.—El número de tropas asignadas a cada sector depende (1) del objetivo estratégico del destacamento, (2) de la resistencia prevista y (3) de la extensión de la playa.

Puede suponerse, por lo general, que el enemigo adivine nuestro objetivo principal y que, de consiguiente, prepare la defensa más fuerte en las posiciones de mayor importancia. Cuando se espera una fuerte oposición, debe ser el máximo el número de tropas por unidad de longitud de playa. Este máximo, sin embargo, no debe ser tan grande como para producir congestión en el trasporte o en las operaciones después de alcanzarse la playa.

Operaciones de Apoyo de las Fuerzas Navales.—Las tropas deben ser apoyadas mientras se aproximen a tierra, operando con los aviones o cañones navales. Si se ha establecido una base temporal de operaciones, puede ser posible el reunir unidades aéreas del ejército para tomar parte en esta operación.

Las operaciones de apoyo son de dos clases: (1) preparación para el desembarco y (2) apoyo del desembarco.

La preparación consiste en el bombardeo que puede efectuarse antes de que las tropas intenten desembarcar. El apoyo del desembarco comprende las actividades aéreas y de artillería durante el desembarco.

Se ha mencionado la ineficacia de los cañones navales de trayectoria tendida para batir las trincheras

o posiciones enemigas situadas en las cimas de los cerros o colinas. A fin de alcanzar resultados en armonía con la cantidad de munición gastada, el tiro debe conducirse a larga distancia, y sólo puede ser éste efectivo cuando es controlado por la observación aérea.

Con tiro a larga distancia, controlado desde el aire, y con proyectiles designados para este uso, el bombardeo desde una numerosa fuerza naval puede tener considerable efecto en la destrucción de la defensa enemiga como preparación para el desembarco.

El tiro de apoyo durante el desembarco puede ser útil aún siendo tendida la trayectoria. Como las armas más eficaces para la defensa en el momento del desembarco son los cañones de tiro rápido de pequeño calibre, ametralladoras y morteros Stoke, cualquier tiro de los buques que se mantengan en una zona de 500 a 2000 yardas de la línea de playa, seguramente tendrá algún efecto.

En Galipoli se encontró que el efecto del tiro preparatorio de los cañones navales era comparativamente pequeño, pero fué de gran auxilio el tiro directo en el apoyo de las operaciones de desembarco. Quizás el mejor ejemplo de esto sea el apoyo prestado por los buques británicos «**Implacable**» y «**Dublin**» en la playa X de Galipoli. Es muy probable, sin embargo, que con una observación aérea efectiva, sea más eficaz en lo sucesivo el tiro preparatorio de los cañones de marina.

Asistencia Naval al Desembarco.—Es deber de la Marina trasportar las tropas desde el buque a tierra. Si todos los botes fueran de propulsión a motor, esta tarea se simplificaría mucho. En las circunstancias usuales, la mayoría de los botes no son autónomos a este respecto, y, de consiguiente, tienen que ser remolcados.

Es desventajoso emplear con este objeto los botes de los buques combatientes, sobre todo, si hay alguna probabilidad de que se realice un encuentro na-

val; pero si no se dispone de otros medios, debe recurrirse a esos botes. Sin embargo, es mejor que el remolque se haga, por lo menos durante la mayor parte de la distancia, con remolcadores de mayor potencia y de más resistencia contra las proyectiles pequeños. Si es posible, la Marina debe proveer barcazas o grandes chalanas. Estas deben ser usadas primero por las tropas y después para trasportar la artillería, animales y provisiones. La preparación eficiente exige que determinemos los tipos más satisfactorios y se construya los suficientes para desembarcar una fuerza de efectivos moderados.

Los botes y barcazas empleados serán tripulados por personal naval, y puede requerirse más personal de esta clase para desembarcar las provisiones y completar el sistema de comunicación que debe ser mantenido entre los buques y tierra.

La Organización.—Al organizar la fuerza para las operaciones de desembarco, cada una de las distintas secciones de la playa deberá abarcar una zona de operaciones. A estas zonas se asignará determinado número de trasportes, facilidades de desembarco, fuerza de apoyo y fuerza naval acompañante.

La misión de la fuerza de apoyo es proteger los trasportes contra las actividades navales y aéreas enemigas; efectuar, si es necesario, el bombardeo preparatorio que pudiera ser factible apoyando la operación de desembarco, tanto con el tiro directo como con el indirecto, disparando sobre las posiciones de los cañones y tropas movibles enemigas.

La misión de la fuerza acompañante es auxiliar o asistir el desembarco de las tropas, equipo y abastecimientos que más tarde puedan requerirse. Los buques acompañantes que pudieran necesitarse para remolcar los botes con tropas o las barcazas, deberán utilizar las baterías de que dispongan para apoyar el desembarco después de que se haya largado el remolque de las embarcaciones.

Cada fuerza de apoyo deberá tener asignado cierto número de aviones para contribuir a prevenir

el ataque de las unidades aéreas enemigas, observar el tiro de los buques combatientes, obtener informes sobre la ubicación de las posiciones de la artillería, lugares de concentración de las tropas enemigas y atacar las posiciones y tropas movibles enemigas cuando los botes se aproximan a la playa.

Organización de las Tropas.—Las tropas deberán ser asignadas a zonas definidas de operaciones, con excepción de las necesarias para constituir la pequeña reserva estratégica, que deberá retener el Comandante en Jefe para utilizarla a medida que las circunstancias lo exijan. Se nombrará un Comandante para mandar las tropas en cada zona. Las tropas designadas a cada zona deberán ser organizadas en tres grupos:

(a) Las tropas que tienen que tomar la playa y hacer retirar al enemigo;

(b) Las tropas que tienen que apoyar al primer grupo y consolidar la posición lograda;

(c) Las tropas que no serán desembarcadas hasta no asegurarse que la posición en tierra está, cuando menos, temporalmente asegurada.

Las tropas del primer grupo deberán organizarse en uno, dos o tres escalones de desembarco, según los recursos de trasporte de que se disponga y la extensión de la playa. El primer escalón comprenderá el número máximo compatible con el trasporte de que se disponga y la necesidad de evitar se originen confusiones en la operación de desembarco. En el caso de disponer de suficientes medios de trasporte, pero que la extensión de la playa impida el desembarco simultáneo de todas las tropas, el segundo y tercer escalón seguirán al primero a intervalos aproximados de dos mil yardas. Semejante intervalo evitará que los proyectiles fallen

el blanco, inflijan serios daños y ocasionará una dispersión en el tiro enemigo. Las tropas asignadas al primer grupo deberán desembarcar con el equipo más ligero posible. Es de lo más esencial la rapidez de movimientos en el instante de desembarcar. Las armas por usarse se limitarán a rifles, fusiles automáticos, ametralladoras y granadas de mano. El racionamiento se limitará a raciones de emergencia para dos días y el agua a la que puedan contener las cantimploras.

Cada escalón irá acompañado de una compañía de ingenieros y de un cuerpo de sanidad apropiado, además de un número suficiente de señaleros para mantener la comunicación entre las diversas unidades en tierra y con los buques de apoyo y acompañantes.

Las tropas del primer escalón deberán tomar inmediatamente la ofensiva contra las posiciones de las ametralladoras y trincheras enemigas. Ningún lugar es tan peligroso como el que ofrece una playa abierta. La captura de las posiciones de las ametralladoras y trincheras enemigas, permitirá que el segundo y tercer escalón desembarquen con menos resistencia.

Se hará todo lo posible para que este primer grupo rechace o aleje al enemigo lo bastante para que el segundo grupo desembarque sin experimentar fuertes pérdidas y consolide una posición defensiva a la que pueda retirarse el primer grupo antes de que oscurezca.

Considerando la tarea para el segundo grupo, ya mencionada, se observará que éste debe disponer de infantería, ametralladoras, ingenieros y cañones ligeros de tiro rápido, además de un número suficiente de tropas auxiliares destinadas a proveer en tierra a las tropas del primer grupo de víveres, municiones y materiales.

Las tropas del primer grupo se verán reducidas en sus efectivos, debiendo retirarse a la posición defensiva apropiada que establezca el segundo grupo.

Las tropas del tercer grupo comprenderán la artillería de campaña, tanques, secciones de ingeniería adicionales con material para la construcción de pla-

taformas o muelles de desembarque, las unidades de trasporte requeridas para permitir un avance, el equipo adecuado y las tropas necesarias de administración con los abastecimientos esenciales.

Organización del Trasporte por Botes.—Los arreglos de trasporte en cada playa serán colocados directamente bajo un oficial naval, estando los botes de cada trasporte al mando de un oficial de menos antigüedad, y cada bote a cargo de un oficial subalterno o de un oficial de mar experimentado. Además de los oficiales en los botes, se organizará una guardia de playa a las órdenes de un oficial designado «Jefe de playa». La misión de la guardia de playa es evitar que se produzca confusión de botes en ésta.

Se expedirán instrucciones detalladas a los oficiales de los botes concernientes a la posición en que deben ser desembarcadas las tropas, al método de manejar los botes cuando se ha llegado a la playa, a las funciones de los botes después de haber desembarcado las tropas, etc. El manejo eficaz de las embarcaciones puede tener efecto decisivo en el éxito del desembarco, y sólo se logrará los mejores métodos practicando en tiempo de paz. Aún cuando podía retardarse el desembarco en Galipoli, el Almirante De Robeck insistió en que las tropas británicas efectuáran dos días de ejercicios de desembarco bajo la supervigilancia naval. Este ejercicio fué bien recompensado por la eficiencia desplegada en el desembarco que más tarde se llevó a cabo.

Nota.—Para estas conferencios sirvieron de base los artículos que publicó el Almirante Pye en 1925 en «The United States Naval Proceedings», mereciendo el premio que esta Revista otorgaba para trabajos de esa índole. Estos fueron puestos al día por el autor cuando desempeñaba la Dirección de la Escuela Superior de Guerra Naval en el Perú.

El Capitán de Fragata, Secretario de la E. S. de G. N.

Roque A. Saldías.