

D e s e m b a r c o s

Por JOSE M.^o CABEZA Y FERNANDEZ DE CASTRO
Coronel del Arma de Tropas de Aviación.

"Debe siempre ganarse la batalla aérea antes de desarrollar la terrestre o marítima." (General Montgomery).

I.—Desembarcos en general.

Desembarco es una operación cuyo objeto es poner en tierra enemiga una expedición de tropas propias con todo su material y avituallamiento a fin de que pueda entrar en acción seguidamente y secundar los planes del Mando.

El desembarco de un Ejército numeroso siempre se consideró como una de las operaciones de guerra más peligrosas y más difíciles de lograr, ya que requiere un gran volumen de transportes y una protección eficaz, que exige poseer una numerosa Escuadra y fuerte Aviación, tener el pleno dominio del mar y del cielo que oponer al enemigo, que quedaría así imposibilitado para impedir la realización de la operación.

Cuanto mayor sea el ejército a transportar por mar o aire, el peligro crece y la dificultad se agiganta, dado que el enorme convoy presentará un blanco feroz, máxime en los tiempos modernos, y que rarísimamente podrá pasar desapercibido.

Los factores indispensables para que la operación de desembarco se realice con éxito son: la rapidez y la sorpresa; ambas factibles con una pequeña tropa dotada de armamento poco complicado, como ocurre en los golpes de mano, pero cuyos riesgos crecen a medida que aumentan los efectivos a desembarcar, malográndose el factor sorpresa, perdiendo en rapidez y dando lugar a la llegada de fuertes contingentes enemigos que puedan dar al traste con la operación, arrojando los primeros efectivos al mar, o en el caso más favorable, impidiéndoles salir

de la zona de protección de los cañones de su Escuadra si no cuentan con una aplastante Aviación propia.

Profusos ejemplos de desembarco pudiéramos señalar en el transcurso de los siglos, desde aquellas primitivas "birremes" y "trirremes" griegas, primera idea de embarcaciones de guerra, dotadas en proa y popa de altas plataformas para los guerreros; los "drakar" escandinavos y normandos que, más perfeccionados, utilizaron a popa un castillete almenado guarnecido por arqueros y honderos que emplearon las primeras armas arrojadas. El desembarco efectuado en el S. de Italia por el Almirante cartaginés Bomílcar, en las guerras de las naciones rivales Roma y Cartago, después de la enorme derrota de Cannas, dejando en tierra un ejército de 4.000 hombres y gran número de elefantes; los transportes de voluntarios en las luchas de Las Cruzadas, y saltando a la Historia moderna para nosotros de más aplicación, la expedición a Egipto de Napoleón I; los desembarcos americanos en nuestra desgraciada guerra con los yankees; los realizados por los japoneses en Corea en la guerra con los rusos (1904); nuestro desembarco de Alhucemas, que fué concebido y dirigido por el genio de nuestro llorado General don Miguel Primo de Rivera, cuyo particular arrojo y valentía le dió el triunfo. En cambio, pocos años atrás, en la primera guerra mundial, por citar hechos relativamente recientes, sufrieron los aliados en Gallípoli un enorme descalabro.

En la última guerra, cuya paz aún anda preñada de amenazas, fueron realizados muchos desembarcos con éxito a favor de

de los dos beligerantes: Noruega, Creta, Norte de Africa, Sicilia, Italia y aquellos saltos de Malaca, Filipinas, Borneo, Java, Nueva Guinea y el semillero de islas del Pacífico por la infantería nipona, al abrigo de sus flotas de mar y aire, para desandarlas después violentamente cuando, perdido el control del mar y dominio del aire, fueron arrojados en orden inverso los japoneses de aquellas posiciones por las quillas y alas norteamericanas, y, por último, el formidable de Normandía, modelo de cooperación de los tres Ejércitos aliados, de aplastante poder, de dominación de elementos, dueñas del espacio las hélices aliadas y amas del mar para descargar su imponente e irresistible masa bélica, bajo un techo de acero, y desembarcar sus cuantiosos efectivos por vías marítima y aérea.

Este predominio del mar, y hoy día principalmente del cielo, es un elemento primordial con el que ha de contar el Mando, que no puede exponer a la aventura a un Ejército, y que únicamente puede ensayarse en pequeñas operaciones de tanteo o audaces golpes de mano.

Así procedieron los yankees en la guerra contra España, a n t e s mencionada, en 1896, que, pese a la superioridad total y absoluta de su Armada, dotada de barcos modernos, numerosos y blindados, contra nuestra pobre escuadra de pequeños barcos de madera, mal artillados y peor pertrechados, no intentó desembarcar un solo hombre hasta que quedó embotellada en Santiago de Cuba la escuadra de Cervera y fué dueña la potente flota enemiga del mar, y con libertad absoluta para que sus transportes desembarcaran su carga donde más le conviniera.

Y si en la guerra ruso-japonesa, primera guerra regular moderna de nuestro siglo (1904), los japoneses desembarcaron en Corea su primer Ejército antes de lograr su supremacía en el mar, fué por un golpe de sorpresa y de la astucia felina característica de la raza nipona, a la Escuadra rusa de Puerto Arturo, aprovechando la falta de preparación de los rusos, la desastrosa desorganización de su Marina y el estupor producido por el rompimiento de hostilidades. Mas pasada esta impresión y rehecho el Ejército ruso, se

abstuvieron los japoneses de intentar más desembarcos hasta que lograron atacar a la Escuadra de Puerto Arturo que tantas veces cañonearon en su propia dársena impunemente con su tiro curvo, y en la fatal jornada del 31 de marzo le dieron el golpe de muerte con la voladura del acorazado "Petropavloski", donde ondeaba su insignia el gran Almirante Macaroff, alma de la Escuadra del Zar, que quedó por ello debilitada en su castigado material y medio aniquilada en su moral, refugiándose los pocos buques supervivientes en el citado puerto, donde quedó embotellada la maltrecha flota bajo el ojo avizor de los acorazados de Togo, que disponían ya de mayor libertad de acción, si bien no fué ésta total hasta que el Almirante Kaminura no venció a la Escuadra rusa de Wladivostock, en las cercanías del estrecho de Tushima, destruyendo esa flota en audaces raids en los que echó a pique cuantos transportes y barcos mercantes hallara a su paso, y ya dueño absoluto el Japón del mar desembarcó tranquilamente en las costas coreanas y de la Manchuria otros cuatro ejércitos, con un efectivo total de 1.200.000 soldados con todo su material de armas y servicios, y todos sus pertrechos de guerra.

Análogo zarpazo dió el tigre nipón a los norteamericanos en la última guerra como si fuera el eco de la ruptura de hostilidades con esta nación, pero esta vez no fueron los torpedos, armas navales de la sorpresa de 1904, sino que la agresión partió de las armas modernas de fulminante ataque: la Aviación y los Submarinos. Con estos rayos de la guerra moderna los japoneses sorprendieron a las fuerzas de los Estados Unidos de Aire y Mar de Honolulu y Pearl-Harbour, sorpresa técnica que los japoneses convirtieron en sorpresa táctica; dos acorazados (el "Arizona" y "Oklahoma"), tres destructores y un minador, más otros barcos lesionados, fueron el precio de la cobarde agresión nipona; como se ve, emplearon distintas armas que en 1904, pero el mismo procedimiento de ataque inesperado y traidor a fuerzas y elementos que aún desconocían la declaración de guerra. Por eso hay que vivir siempre alerta y preparados, y más en estos des-

graciados tiempos que corremos, donde la inseguridad tiene su asiento, como reza el clásico adagio "Si vis pacem, para bellum".

II.—Ejecución de la operación.

Como antes apuntamos, el desembarco, tanto aéreo como marítimo, si se realiza por sorpresa no es cosa que ofrezca dificultad mayor; basta escoger un paraje solitario y llano en el primer caso, o una playa alejada, descubierta y desprovista de fortificaciones, en el segundo y que puedan tanto uno como otra ser batidos por la aviación de protección o los cañones de la Escuadra, respectivamente, con los fuegos cambiados de las dos, si puede ser, ya que al escoger un lugar apartado y solitario estará desprovisto de fuerzas y se irá ganando el factor tiempo, de tal manera que al acudir las primeras tropas enemigas ya estarán las propias asentadas y fortificadas en la cabeza de puente conquistada, y el Mando tendrá previstas y organizadas las sucesivas expediciones de refuerzos y material, cosa que, en general, no ocurrirá en el bando contrario.

Para el desembarco marítimo será lugar preferible un saliente de la costa que pueda ser barrido por los fuegos cruzados de los buques de guerra, mas en la mayoría de los casos el punto de desembarco lo señalan circunstancias de razones políticas o estratégicas, y a él hay que dirigirse aunque no reúna las mejores condiciones.

En todo caso, los buques desplegados se aproximan todo lo posible a la playa y lanzan todos sus botes y lanchas rápidas, con los soldados, que irán a toda velocidad y desplegados a la playa para ofrecer el menor blanco posible, caso de oposición de pequeños núcleos enemigos.

Estas primeras fuerzas de Infantería irán provistas de ametralladoras y de sus pequeños cañones propios, y una vez en tierra pasarán a ocupar posiciones adecuadas lo suficientemente alejadas para librar a las sucesivas fuerzas del fuego fusilero y proteger su desembarco, extendiendo su radio de acción a medida que aquél se efectúe y ahuyentando con

sus fuegos a los destacamentos enemigos que vigilaban el litoral.

Las fuerzas de Infantería, el Arma ma- niobrera por excelencia, desembarcan en poco tiempo, haciéndose la operación, como es lógico tratándose de fuerzas bien instruídas, con rapidez y orden; en cambio, el desembarco de las fuerzas de Artillería y Caballería, motorizadas o no, y el resto de los servicios, ofrecen más dificultad no contándose con ningún puerto cercano, por lo que entrarán en acción los Ingenieros, que desembarcarán con la segunda ola de infantes para construir muelles que avancen al mar, y así procedieron los japoneses en Chinampo y en Hai-Hien.

Entre tanto, la Infantería, ganado un sector de seguridad, procede a fortificarse y permanecerá a la defensiva hasta tanto no estén todos los elementos de combate en tierra y organizados debidamente, que si son efectivos de un Cuerpo de Ejército requerirá un plazo de tiempo por lo menos de quince días, los de más peligro en los desembarcos, ya que apercibido el enemigo puede organizar un violento contrataque con fuerzas y medios superiores y hacer fracasar la operación realizada con tanto trabajo y exposición. Ciertamente que esto requiere para el adversario una buena red de comunicaciones que le permita concentrar rápidamente en cualquier punto del litoral sus reservas disponibles, pues de no poseer aquéllas, sus movimientos serán lentos, sobre todo para la Artillería, y se expondrán a llegar tarde, como les pasó a los rusos en la campaña de Crimea, que no pudieron oponerse a tiempo al Ejército aliado desembarcado, a pesar de operar éstos muy lejos de sus bases.

Por todas estas razones, el desembarco suele ser una operación de carácter secundario, bien auxiliar de otra principal, o bien una diversión estratégica para distraer fuerzas importantes del enemigo y descargar por otra parte el golpe definitivo.

En la guerra francoprusiana del 70, como quiera que la escuadra francesa era muy superior a la de los alemanes, se pensó por aquéllos en realizar un desem-

barco en las costas alemanas. Pues bien; solamente la idea de esta amenaza, que luego no se realizó, fué lo suficiente para inmovilizar durante mucho tiempo cinco Divisiones prusianas, que no se pudieron incorporar al Ejército de operaciones hasta casi al final de la campaña.

Sin embargo, en ocasiones se impone el desembarco como principal acción, para apoderarse de un punto de gran interés por su situación, riqueza o importancia táctica, que lo convierten en objetivo de primer orden, como Sebastopol en la guerra de Crimea, por poseer el primer arsenal de la Marina de Rusia, que le interesaba aniquilar a Inglaterra; Santiago de Cuba, de interés para los yanquis por haberse refugiado en él nuestra Escuadra; Puerto Arturo, por ser base principal de la Escuadra rusa, caído el cual quedaba ésta sin refugio eficaz para aprovisionamiento y ya de hecho a merced del enemigo.

En las guerras pasadas entre naciones, generalmente vecinas, cuando poseían fronteras terrestres comunes—guerras de España y Francia, de Alemania y Francia, etc.—, la guerra se iniciaba y desarrollaba en las fronteras, donde se efectuaba un forcejeo de los Ejércitos, que iban reforzándose por ambas partes, hasta que el más poderoso rompía el muro de acero e invadía pujante el territorio enemigo, y la acción de las Escuadras era puramente de vigilancia y defensa del litoral, no obstante lo cual a veces el Mando, contando con elementos, se arriesgaba a trasladar el centro de gravedad a otra zona, efectuando un desembarco en un punto lejano de la costa enemiga, para actuar desde allí contra su retaguardia o para descongestionar el frente, llamando la atención del Ejército adversario, obligándole a una dispersión de fuerzas que le hacía debilitar el frente con ventaja propia para atacar la frontera terrestre y romper su resistencia. No siempre resultaba con éxito la operación, si el enemigo contaba con efectivos suficientes y buenos medios de comunicación, como les pasó a los ingleses en la guerra 1914-1918 en su fracasada aventura de los Dardanelos.

Pero en las guerras modernas no son

naciones, son continentes los que se enfrentan, con extensos litorales separados por océanos e inmensos territorios, lo que exige el mantenimiento de poderosas flotas de guerra de Mar y Aire, debidamente organizadas, dispuestas no sólo a la acción defensiva de sus mares y suelo, sino a la ofensiva. llevando la guerra a territorio enemigo, sin que basten los bombardeos navales o aéreos de castigo de sus ciudades importantes, centros de producción y vías de comunicación, sino que se imponen las operaciones de desembarco en las costas contrarias y el lanzamiento de batallones de paracaidistas y fuerzas aerotransportadas en pleno corazón del enemigo. Y así ocurrió en la última contienda, en el dúo bélico entre los Estados Unidos y el Japón, en aquella prolongada batalla del Pacífico, en lucha coordinada de los tres Ejércitos de ambos bandos y en que las diversas fases de esta batalla fueron jalonadas por previos desembarcos que con cuantiosos elementos y en multitud de islas realizaron las dos naciones beligerantes.

Todo esto demuestra que en el orden estratégico se impone la necesidad de los desembarcos, lo que crea un difícil problema de enorme importancia. Esta necesidad corre pareja con la oportunidad de su realización, y es la primera premisa que se plantea en la concepción de una operación de desembarco.

El estratega ha reconocido que es necesario efectuar un desembarco, pero la realización crea un grave problema en el orden táctico, que mide el grado de potencialidad de la nación, pues exige aquél tal cantidad de armamentos y efectivos, medios de transporte y fuerzas de protección, de que a veces no se dispone, y al no contar con ello, queda la operación en proyecto, pese a su acusada necesidad, o al menos aplazada hasta que se disponga de los elementos que se estimen precisos para el desarrollo de la planeada operación.

Pero aun hay otro punto del problema tan importante como el anterior, a estudiar por el estratega; que es la elección del lugar lugar de la actuación; hallar el punto neurálgico más conveniente aten-

diendo a las razones tácticas, económicas y aun políticas, sin olvidar las muy importantes de las condiciones meteorológicas e hidrográficas, fondeaderos resguardados para los buques, si se trata de desembarco naval, y corrientes no adversas, y si es el desembarco aéreo, vientos favorables, campos adecuados donde lanzar los paracaidistas o aterrizar los planeadores, depositar la carga y, en último extremo, tomar tierra los propios aviones.

III.—El Jefe.

De las consideraciones anteriores se ve la disparidad de criterios, ya se trate del punto de vista del marino, del militar de tierra o del aviador.

Los de Mar y Aire actúan desde los comienzos de la operación, y el Jefe más caracterizado de esos Ejércitos es el que dirige las operaciones de embarque y transporte y organiza el convoy montando el correspondiente servicio de protección. Es el responsable, y, por consiguiente, el Jefe absoluto de la expedición; pero esa responsabilidad cesa no bien cumple su misión de dejar su carga en tierra, si bien ha de proceder a defender la operación del desembarco o aterrizaje, siempre delicada y peligrosa en los primeros momentos.

En cuanto al Jefe terrestre, que en un principio era un mero pasajero, entra en acción no bien sienta el pie en tierra enemiga, y en ese momento asume la responsabilidad, y mientras los aviones o barcos protegen su desembarco y avance, él no tiene más preocupación que el

organizar rápidamente sus fuerzas para poder utilizar sus propios medios y ganar tiempo y espacio, establecer cuanto antes una cabeza de puente lo más amplia posible, fortificarse en ella y tratar de adquirir desde un principio superioridad sobre el enemigo.

Por tanto, se ve clara y patente la necesidad de un Jefe superior que, con arreglo a la concepción y órdenes del Mando supremo, lleve a cabo la operación, agrupe los medios, disponga de todos los elementos, dirija la expedición y coordine la acción de todos, conociendo al detalle las exigencias aéreas, marítimas y terrestres y teniendo en cuenta las condiciones atmosféricas que tan gran papel desempeñan para el logro con éxito de su misión.



Este es o debe ser el Jefe de la operación.

La elección de este Jefe incumbe al General en Jefe y es otro problema que se le presenta. No basta que se trate de un General de prestigio, de talento, de sangre fría y grandes conocimientos técnicos: ésas son, desde luego, condiciones necesarias, pero no suficientes.

Puede tratarse de un gran Almirante, con conocimientos profundos en el arte naval y en la táctica y estrategia navales, o de un buen General del Ejército, avezado al estudio del combate en tierra y formidable en el movimiento y actuación de sus diversas Armas; o de un excelente Jefe de Aviación, ducho en la táctica y

estrategia de las armas aéreas; pero... si estos tres grandes Jefes, lumbreras en la técnica de sus respectivos Ejércitos, tienen un conocimiento mediocre del funcionamiento de los otros dos, no valen para desempeñar el cometido de Jefe supremo de una acción combinada. Tenderían siempre a lo suyo, a lo que dominan, con los naturales prejuicios para empleo de las demás fuerzas, y su mandato sería, si no desastroso, si muy deficiente y expuesto al fracaso.

El Jefe que se necesita no ha de mirarse que sea de este o del otro Ejército, pues en los tres habrá muchos Generales aptos para desempeñar airoosamente este cargo. El Jefe que se elija ha de reunir las condiciones antes dichas, ser audaz, sin miedo a la responsabilidad y con un golpe de vista técnico muy agudizado, y por remate ha de poseer una preparación profesional amplia y suficiente para desempeñar el cargo de Jefe de las tres ramas del Ejército y dirigir una operación combinada.

Por eso las naciones que están a la cabeza del mundo se preocupan de la preparación en la paz de este personal, para poder disponer de ellos en la guerra. En España funciona un gran Centro, la Escuela Superior del Ejército, que nada tiene que envidiar a los mejores del extranjero ni por su instalación, ni por la competencia técnica y competente preparación de su doctísimo profesorado, formado por la flor de todos los Ejércitos, Armas y Servicios, ni por la aplicación, entusiasmo y celo de sus alumnos, Corone-

les de todas las Armas y Cuerpos de Mar, Tierra y Aire, así como por el plan de estudios, completo y escrupulosamente meditado, que desarrollan metódicamente, lo mismo en la teoría que en la práctica, en los numerosos ejercicios combinados de División, sobre el plano y sobre el terreno, de acción defensiva y ofensiva, temas planteados, con incidencias surgidas en pleno desarrollo, como acontece en la realidad que han de resolver rápidamente los cursillistas.

Cursos hay también de ejercicios combinados de Cuerpo de Ejército para los Generales.

De la eficazísima labor de esa Escuela Superior del Ejército Español dan fe la preparación y cultura de nuestro Generalato, cada vez más formado y competente, y de ese lucido plantel puede el Mando

supremo escoger, sin miedo a error, decenas de Generales de todos los Ejércitos, con condiciones suficientes para asumir el mando de una acción combinada, por mucho que sea su peligro y envergadura.

Designado el Jefe, elige éste su Estado Mayor y comienza el trabajo táctico de la operación combinada, labor difícil, ardua y complicada, por el gran número de elementos heterogéneos que en ella han de intervenir, multitud de cabos que hay que atar, dificultades que han de vencerse y problemas e inconvenientes que surgirán, y hay que resolver con paciencia y tino de relojero, pero con la entereza y rapidez de un General, dadas las características de esas operaciones, que por lo



general se efectúan aisladamente y en parajes lejanos a la Patria.

Las operaciones aéreas, navales o terrestres, se enlazan unas a otras sólidamente con ese encadenamiento mágico del genio de su director y atendiendo al plan de operaciones de cuya órbita no puede salir.

La operación combinada exige un estudio concienzudo y de prolija preparación, ya que ha de crear un nuevo teatro de operaciones, donde pueda desarrollarse una determinada actuación de servidumbre o que puede convertirse en acción principal, fuerte y dominante, según el cálculo del estratega que ideará el plan o las necesidades o cambios del curso de la guerra.

Resumiendo: que del acierto en la elección del Jefe de una operación combinada, sin mirar su procedencia ni antigüedad, sino sus méritos personales, su valer profesional, su talento, condiciones láticas y "formación", depende en gran parte el éxito de aquélla, y que dicho Jefe ha de olvidarse de su origen y pensar sólo en lo que al presente es: ¡caudillo! Su desarrollada mentalidad ha de ser anfibia y estar dotada, como el alma, de tres potencias, una para cada especialidad abstracta de las fuerzas que ha de mandar: entendimiento y memoria para las fuerzas de Tierra, Mar y Aire, y para las tres, voluntad: ¡la voluntad de vencer!...

IV.—Desembarcos aéreos.

Expuestas las anteriores ideas de los desembarcos en general, conocidas las condiciones que el Jefe de la operación combinada debe reunir, hablaremos dos palabras de los desembarcos aéreos, para tener así un claro concepto de ellos, y cerrando con ello este somero estudio de los desembarcos.

La guerra pasada ha venido a confirmar lo que ya se presentía desde la anterior: que hoy día no puede intentarse operación de ningún género sin contar con el dominio del aire, siquiera sea en la zona escogida para efectuar la operación.

La Aviación, por su enorme rapidez, por su potencia destructiva y su casi invisibilidad, es el arma de la muerte, que se presenta como "la Descarnada", de improviso, asuela cuanto encuentra a su paso y desaparece después. Contra esta Arma no puede más que otra Aviación más poderosa.

Ciñéndonos a los desembarcos aéreos, las operaciones se realizan generalmente por tropas especiales de Aviación, sólidamente instruídas y entrenadas para este fin. La materialidad del desembarco es en sí lo menos difícil; si la zona está desierta o si se sorprende la acción enemiga, no se corren más riesgos que los naturales del vuelo, que yendo bajo el techo de la Aviación propia y con buenos medios de transporte, son mínimos. La dificultad estriba en sostenerse en la cabeza de desembarco cuando ésta se halla en el centro del dispositivo enemigo, al reaccionar éste con sus rabiosos deseos de revancha, pasado el momento de sorpresa, plétórico de elementos poderosos a los que sólo se podrán oponer los medios de defensa, siempre precarios, que acompañan a las primeras olas de desembarco.

Pero la Aviación de apoyo suple con creces estas deficiencias. Dominadora del espacio, acude a proteger a los suyos paralizando la acción enemiga, atacando a sus bases, machacando sus aeródromos, interceptando sus líneas de comunicación, destruyendo sus reservas y dispersando las escuadrillas enemigas que intenten oponerse a su paso, todo con esa velocidad y esa potencia destructora características suyas.

De no haber ese dominio, el fracaso es inmediato, pues se vuelven las tornas y la Aviación del adversario se presenta potente y destruye la propia, o al menos la ahuyenta, quedando a su suerte los elementos desembarcados, que pagarán su osadía con su aplastamiento.

Tiene gran razón el General Montgomery al afirmar las palabras con que encabezamos este trabajo: "*Debe siempre ganarse la batalla aérea antes de desarrollar la terrestre o marítima.*"