

OPERACIONES CONJUNTAS.

Teoría y praxis

Horacio Justiniano Aguirre
Vicealmirante

*E*l presente artículo constituye una apreciación, desde un punto de vista personal, de las operaciones conjuntas y su relación con las operaciones navales, pretendiendo que sirva de ayuda para el estudio en profundidad de este tema y contribuya al fortalecimiento de la doctrina común al respecto, tan obviamente importante en todo conflicto bélico moderno.

En la presentación teórica del tema (I. Teoría) se han considerado debidamente los conceptos contenidos en los antecedentes señalados en la bibliografía, los que –unidos a las deducciones propias del autor– se presentan sistemáticamente, buscando establecer lineamientos que alcancen, en la comunidad académica castrense, el elevado grado de consenso que les es indispensable para que tengan una real utilidad.

La exposición complementaria (II. Un caso histórico), consistente en un extracto del libro *El mar en la campaña de Noruega*, es un ejemplo notable y altamente ilustrativo de una operación típicamente conjunta, por sus características esenciales: objetivo conjunto, fuerzas ins-

titucionales de significación estratégica similar, estrecha coordinación, mando común, etc. De su análisis se desprende con gran claridad que los factores propios de las operaciones conjuntas subyacen intrínsecamente en la realidad estratégica de ciertas situaciones –se reconozca ello o no– y que el desarrollo de las operaciones, en tales circunstancias, va favoreciendo al bando que las planifica y conduce más apegadamente –sea por estricto razonamiento o por simple intuición– a planteamientos teóricos, como los señalados en la primera parte, que han sido elaborados, precisamente, en base a fecundas experiencias históricas, como la reseñada en este caso.

* * *

I. TEORIA

CONCEPTOS BASICOS

Estrategia conjunta

Cabe reflexionar hasta qué punto debe otorgarse existencia propia a la estrategia conjunta propiamente tal, considerándola como que cuenta con sus propios

principios y procedimientos, como es el caso de las estrategias naval, terrestre y aérea.

Una estrategia institucional es el arte y ciencia de concebir, preparar y conducir las operaciones correspondientes a su propio medio, orientando a la táctica para el empleo más efectivo de sus medios en el cumplimiento de las misiones, tras el logro del objetivo estratégico final de las fuerzas de la institución, de modo de contribuir en el más alto grado al logro del objetivo estratégico final de las Fuerzas Armadas.

En términos generales, pareciera más comprensible sólo la existencia de una conducción conjunta y no de una estrategia conjunta; no obstante, si existiese la estrategia conjunta, ella debería constituir el arte y la ciencia de la concepción y preparación de las operaciones conjuntas y la conducción de las fuerzas conjuntas, coordinando el desarrollo de las estrategias particulares de las fuerzas componentes, tras el logro más eficaz del objetivo conjunto de la misión recibida.

Conducción estratégica conjunta

Este tipo de conducción se requiere para ejercer el mando y la coordinación más estrecha entre las fuerzas de dos o más instituciones, cuando éstas deben participar en una misión conjunta.

La conducción estratégica de las Fuerzas Armadas a nivel frente bélico no debe ser confundida con la conducción estratégica conjunta, pues ésta se caracteriza particularmente por la exigencia de una muy estrecha coordinación entre el accionar de las fuerzas participantes, en tiempo, espacio y objetivos.

Objetivo conjunto

Es aquel para cuyo logro es imprescindible la participación de fuerzas de significación estratégica similar, de dos o más instituciones bajo un mando común, como asimismo la más estrecha coordinación entre ellas.

Podría suceder que un objetivo conjunto, en lugar de ser obtenido a través de la acción directa de cada fuerza participante, lo fuese mediante el logro de objetivos parciales y diferentes asignados a cada una de ellas, existiendo siempre exigencias de mando común y de coordinación estrecha entre ellas.

Fuerza conjunta

Es aquella integrada por fuerzas de dos o más instituciones que operan bajo un mando único y común, cuya significación estratégica es similar y su participación es imprescindible para el éxito de la misión.

Misión conjunta

Es aquella que consiste en el logro de un objetivo conjunto, exigiendo en consecuencia una fuerza conjunta para su cumplimiento.

Operación conjunta

Es aquella operación concebida para cumplir una misión conjunta.

Teatro de operaciones conjunto

Es aquel teatro que incluye los espacios terrestres, marítimos y aéreos donde

se prevén operaciones que serán realizadas por fuerzas componentes de significación estratégica similar, y cuya participación es imprescindible para el cumplimiento de la misión del Comandante en Jefe del Teatro.

Apoyo aéreo

Cabe destacar que la exigencia permanente y la significación del apoyo aéreo de combate, requerido tanto para las operaciones navales como para las terrestres, no modifica el carácter de éstas, pese a que estén realizándose simultáneamente operaciones aéreas de apoyo, en el espacio aéreo correspondiente

El objetivo

El objetivo de una operación conjunta podrá estar incluido en la maniobra estratégica concebida por algunos de los mandos señalados a continuación, o también puede ser elegido por el Comandante de la Fuerza Conjunta, frente a la situación que viva:

- Frente bélico (Fuerzas Armadas);
- Instituciones (C. en J. del Ejército - C. en J. de la Armada - C. en J. de la Fuerza Aérea);
- Comando conjunto (De teatro conjunto o de fuerza conjunta);
- Teatros de operaciones (Otros teatros no conjuntos).

Dicho objetivo podrá estar constituido por la cabeza de playa, la cabeza aérea u otra área.

Si la misión de la fuerza conjunta incluye únicamente los dos primeros mencionados, ella estaría cumplida con la conquista y consolidación de la cabeza de playa o cabeza aérea.

Si es necesario mantener la cabeza de playa o aérea para asegurar el apoyo logístico de las fuerzas expedicionarias, el Frente Bélico adoptará una acción oportunamente, a fin de que la Armada o Fuerza Aérea aseguren el transporte requerido.

Si la misión es más amplia, la Fuerza contaría con el potencial adecuado y su misión no estaría cumplida sino una vez conquistado el o los objetivos asignados, cuya ubicación puede estar más hacia el interior de la cabeza de playa o fuera de la cabeza aérea, y cuando además se concrete el enlace terrestre con las fuerzas principales, momento hasta el cual, obviamente, se continuará apoyando administrativamente y logísticamente a las fuerzas desembarcadas por parte del Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia o del mando que se haya dispuesto específicamente.

El mando

El mando recae en el Comandante de la Fuerza Conjunta y en su Estado Mayor Conjunto, que lo asesora, constituyendo ambos la entidad Comando de la Fuerza y Operación Conjunta.

Dicho comandante debe estar por sobre los Comandantes de las Fuerzas Componentes, no debiendo ser uno de ellos, lo que lo haría perder la visión de conjunto, con perjuicio de la eficacia en el mando de la fuerza conjunta y en el de la correspondiente componente.

Salvo el caso de la operación anfibia, cuyo mando obviamente deberá recaer en un oficial de la Armada, al menos durante la fase del asalto anfibio, el Comando de la Fuerza Conjunta será asumido por el oficial de las Fuerzas Armadas que designe el escalón Frente Bélico (Junta de CC. en JJ.) o el comandante de un Comando Conjunto.

El Comando de una Fuerza Conjunta, y por el lapso que se disponga, revestirá inicialmente el carácter de autoridad de coordinación, quedando facultado – a fin de planificar la operación – para establecer la coordinación y enlace necesarios, aunque no haya asumido el mando efectivo. Posteriormente, esta misma autoridad será designada autoridad operativa con mando integral sobre las fuerzas componentes, y con atribuciones para asignar tareas y objetivos y ejercer el control operativo que requiera el cumplimiento de la misión conjunta.

Concepción y génesis

La resolución de realizar una operación conjunta puede ser adoptada en alguno de los siguientes escalones de mando:

- Frente Bélico (Junta de CC. en JJ.);
- Instituciones;
- Teatro de operaciones conjunto;
- Teatro de operaciones terrestre.

Cualquiera de estos mandos puede requerirla para satisfacer las exigencias de su maniobra en el cumplimiento de su misión, pero – salvo el caso de un Coman-

do Conjunto – los demás mandos deberán solicitar al Frente Bélico la conformación de la fuerza conjunta, la designación de quien deberá mandarla y la asignación de su misión y objetivos.

La resolución antes mencionada surge como resultado de una apreciación de la situación en el nivel correspondiente, en la que deben ser considerados y estudiados, al menos, los siguientes aspectos:

- Inteligencia requerida;
- Significación del o los objetivos contemplados en la misión;
- Características del teatro de operaciones o área geográfica correspondiente;
- Efecto que se desea lograr con el cumplimiento de una tarea determinada;
- Conocimiento de las propias capacidades y limitaciones.

Inteligencia, logística y personal

La mayor parte de la Inteligencia requerida para la realización de una operación conjunta, especialmente durante el período que antecede a su iniciación, debe ser proporcionada por el escalón superior.

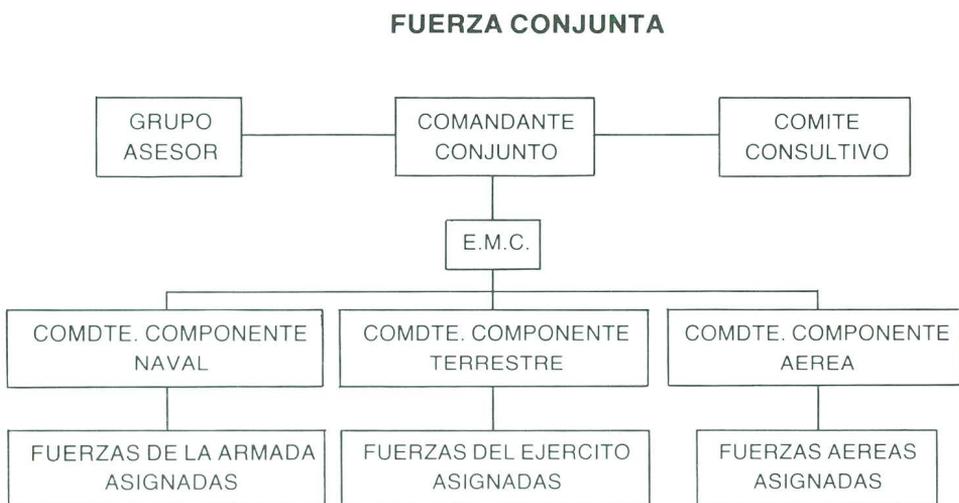
El apoyo logístico y administrativo podrá continuar siendo proporcionado a cada fuerza componente por las instituciones respectivas, empleando su propia orgánica y dotándolas adecuadamente para cumplir eficazmente su misión en la operación. En este caso, la fuerza conjunta no constituirá escalón logístico, correspondiéndole al comando de ella una responsabilidad exclusivamente de coordinación.

Sin embargo, si determinadas circunstancias hicieren aconsejable que la Fuerza se constituya en escalón logístico, las respectivas instituciones deben proporcionar el

personal, material y demás elementos para conformar la unidad logística y/o administrativa, como asimismo el apoyo requerido.

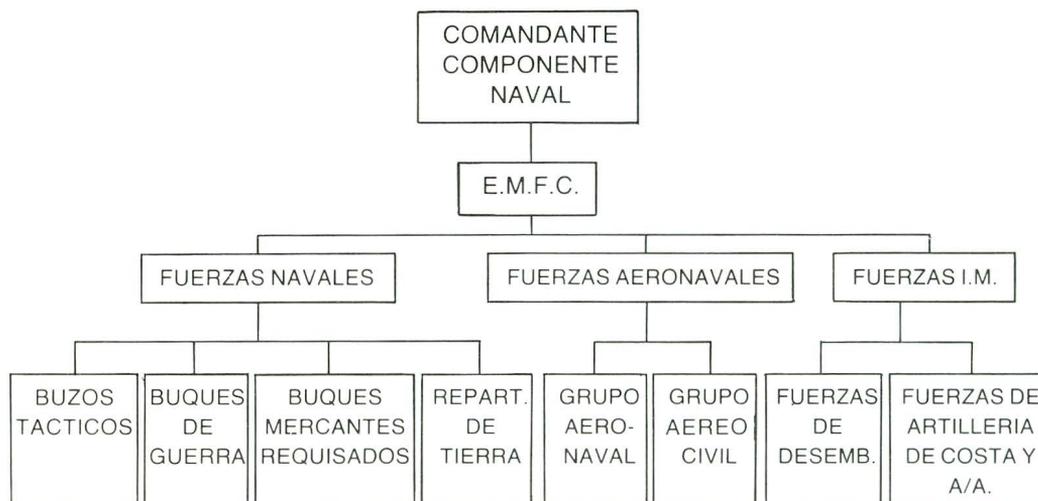
Organización

A continuación se exponen los cuadros orgánicos siguientes: 1) Fuerza Conjunta; 2) Estado Mayor Conjunto; 3) Componente naval de una Fuerza Conjunta.



Cada departamento debe estar integrado por representantes de cada una de las Fuerzas que constituyen la Fuerza Conjunta.

COMPONENTE NAVAL DE UNA FUERZA CONJUNTA



Deben ser agrupados tácticamente en Fuerzas y Grupos de Tarea, para cumplir las misiones asignadas.

Tipos de operaciones conjuntas

De acuerdo con los conceptos expuestos anteriormente, deben considerarse los siguientes tipos de operaciones conjuntas:

- Operaciones de teatro conjunto;
- Operaciones conjuntas exigidas por la estrategia de otros teatros de operaciones (O.C.O.T.);
- Operaciones anfibia;
- Operaciones aerotransportadas.

Las operaciones de teatro conjunto se caracterizan porque a las diversas fuerzas componentes pueden serles asignados objetivos parciales diferentes, pero la naturaleza del objetivo final exige el man-

do común y la estrecha coordinación antes señalada.

En cambio, en las O.C.O.T. su necesidad surge de la exigencia de lograr un objetivo, que dada su naturaleza requiere constituir una fuerza conjunta para el cumplimiento de dicha misión.

Operación anfibia

Operación anfibia es aquella cuyo objetivo consiste en la captura de una cabeza de playa en territorio hostil, que permita desembarcar en ellas las fuerzas de I.M. (y de Ejército) requeridas para operar posteriormente, si es necesario, en demanda de otro objetivo señalado por la estrategia conjunta o terrestre. Ella implica desembarco con oposición y exige contar, al menos, con el control local del mar y del

aire; esto hace imprescindible la cobertura de una fuerza naval organizada y de medios aéreos de combate.

Las fuerzas de Ejército normalmente sólo podrán efectuar desembarcos administrativos, y una vez desembarcadas se constituyen en fuerzas con capacidad operativa, a diferencia de las fuerzas de I.M., cuyo entrenamiento y organización les permite llegar a la playa combatiendo para conquistar la cabeza de playa.

Las operaciones anfibas constituyen la proyección del poder militar de una nación contra el territorio adversario, a través del poder naval, y caen dentro del tipo de operaciones conjuntas cuando participan también en ellas fuerzas igualmente significativas del Ejército y/o Fuerza Aérea, además de fuerzas navales (e I.M.).

Las fuerzas de Ejército pueden integrar la fuerza de desembarco, o bien constituir una fuerza expedicionaria destinada a operar contra objetivos situados hacia el interior.

El propósito de una operación anfibia puede ser uno o más de los señalados a continuación:

- Conquistar áreas geográficas de significación estratégica marítima, para apoyar en ella las operaciones navales;
- Negar al adversario determinadas áreas de significación estratégica;
- Conquistar áreas geográficas requeridas para la prosecución de operaciones terrestres y/o aéreas;
- Desembarcar fuerzas terrestres para operar ofensivamente contra el flanco o retaguardia del dispositivo terrestre adversario.

Operación aerotransportada

La operación aerotransportada, o asalto vertical, es realizada para conquistar una cabeza aérea, cuyo propósito es similar al de la cabeza de playa en las operaciones anfibas; esta operación implica un transporte aéreo y desembarco aéreo en territorio hostil, con fuerzas paracaidistas y/o aerotransportadas.

Ella debe ser considerada operación conjunta cuando participen fuerzas de significación equivalente, del Ejército y Fuerza Aérea.

Las misiones que normalmente se asignan a las fuerzas aerotransportadas son, entre otras, las siguientes:

- Cortar comunicaciones a fuerzas adversarias;
- Conquistar y mantener un objetivo hasta la llegada o la retirada de las fuerzas principales terrestres;
- Ocupar una zona importante, esté o no en poder del enemigo, para permitir su uso en beneficio de la maniobra principal propia o negar lo anterior al adversario;
- Reforzar a otros órganos de maniobra;
- Proteger una zona (flanco o espalda descubierta) amenazada peligrosamente por fuerzas enemigas.

CONDUCCION DE OPERACIONES CONJUNTAS

Generalidades

Es difícil precisar lineamientos, aun en forma general, para una materia tan

compleja; sin embargo, pueden señalarse algunos aspectos que el comandante de una fuerza conjunta debe tener en mente, tanto en la preparación como en la ejecución de la operación.

La maniobra constituye la columna vertebral alrededor de la cual se diseña el plan que permite concretar la resolución, y en ella corresponde a cada fuerza componente una responsabilidad que el comandante de una fuerza conjunta le asigna a sus órganos de maniobra.

En la concepción de la maniobra es preciso establecer con claridad los siguientes aspectos fundamentales:

- a. Objetivo final;
- b. Objetivos parciales intermedios asignados a cada componente;
- c. Magnitud y calidad de las fuerzas, acordes con las misiones asignadas;
- d. Actitudes fundamentales a adoptar;
- e. Coordinación de las acciones u operaciones de las Fuerzas, en tiempo y espacio.

La conducción armónica de la maniobra, coordinando los esfuerzos de sus órganos en la forma más adecuada para optimizar el efecto deseado de sus operaciones sobre el adversario, constituye la preocupación fundamental y permanente en la ejecución.

Ninguna tarea institucional asignada a una de las componentes debe interrumpir ni entorpecer en grado alguno su participación en la operación conjunta.

Principios de empleo

Es preciso destacar los principios y consideraciones de interés en relación con la realización de operaciones conjuntas, por razones obvias y porque no existe coincidencia entre las tres instituciones respecto a los principios de la guerra que cada una considera válidos.

El concepto de unidad de la guerra constituye un elemento fundamental a considerar, como asimismo la necesidad de que cada fuerza componente conozca las capacidades y limitaciones más significativas de las otras fuerzas, y sus necesidades.

El enemigo no debe ser derrotado únicamente en un solo medio, a fin de evitar una prolongación inconveniente de su resistencia y de la lucha en otro.

Todos los principios de la guerra, al menos los ocho que la Armada considera, son plenamente aplicables, es decir: objeto, ofensiva, seguridad, sorpresa, concentración, cooperación, economía de las fuerzas y movilidad.

Cabe agregar que además adquieren una especial significación en el empleo de las fuerzas conjuntas, los siguientes conceptos:

- Capacidad de conducción;
- Confianza mutua entre las componentes;
- La misión determina la organización;
- La amplitud de control;
- La asignación de tareas homogéneas;
- La delegación de autoridad;

- El espíritu de equipo;
- El control centralizado.

Operaciones navales bajo un Comando Conjunto

Los siguientes tipos generales de misiones pueden ser realizadas bajo un Comando Conjunto, siendo las que se señalan –entre otras– algunas de las tareas que la componente naval de dicho comando puede realizar para satisfacer cada tipo de misión:

- Misiones defensivas respecto a los intereses marítimos y litoral propios:
 - Protección del tráfico mercante;
 - Protección de terminales aeromarítimos;
 - Vigilancia y patrullaje costero;
 - Negar aguas jurisdiccionales al adversario;
 - Control naval local de tráfico marítimo;
 - Destrucción de buques enemigos con artillería de costa;
 - Minaje defensivo;
 - Barrido de minas.
- Misiones ofensivas contra intereses marítimos, fuerza y litoral adversarios:
 - Destrucción de buques de guerra;
 - Destrucción del tráfico mercante;
 - Destrucción de terminales marítimos;

- Destrucción de instalaciones logísticas;
- Minaje ofensivo.

• Misiones de apoyo general al Comando Conjunto:

- Exploración;
- Proporcionar fuego de apoyo naval a operaciones terrestres;
- Transportes de fuerzas terrestres;
- Transporte de apoyo logístico para fuerzas terrestres y aéreas;
- Evacuación de población civil por vía marítima.

LAS OPERACIONES NAVALES Y SU RELACION CON LAS OPERACIONES CONJUNTAS

Generalidades

Deben considerarse como operaciones navales independientes las operaciones navales de apoyo a la operación conjunta, y la operación conjunta de apoyo a la estrategia marítima.

Operaciones navales independientes

Son aquellas señaladas por la estrategia marítima, exclusivamente en su beneficio, las impuestas por la Dirección del Frente Bélico y por interferencias de otras instituciones, u otras. Pese a la amplitud de los teatros de operaciones navales, deben considerarse áreas críticas o de especial significación, entre las que normalmente se encuentran aquellas áreas

marítimas próximas a los teatros de operaciones terrestres y/o conjuntos.

Operaciones navales de apoyo a la operación conjunta

Deben ser dispuestas por el escalón superior; por ejemplo: proporcionar cobertura con la flota a una fuerza conjunta de tarea anfibia. Otro ejemplo podría ser la defensa del flanco terrestre de un teatro de operaciones conjunto, de la acción de la flota adversaria.

Operación conjunta de apoyo a la estrategia marítima

Puede darse el caso que la estrategia marítima exija contar con cierta posición estratégica cuya conquista hiciera necesaria una operación anfibia conjunta, la realización de la cual debe ser resuelta y dispuesta por el escalón Frente Bélico (Junta de CC. en JJ.).

II. UN CASO HISTORICO

El libro *El mar en la campaña de Noruega*, del comandante de Ingenieros de Armas Navales don Pedro Fernández-Palacios y Fernández de Bobadilla, editado por la Editorial Naval, Madrid, del cual presentamos un extracto, describe claramente una situación típica que imponía una operación conjunta.

* * *

Al romperse las hostilidades entre Alemania, por una parte, y Polonia, Inglaterra y Francia, por otra, el Gobierno noruego proclamó solemnemente su intención de permanecer al margen del conflicto;

pero, desgraciadamente para el pequeño país nórdico, este deseo no había de verse realizado.

En efecto, Noruega tenía un enorme interés estratégico para ambos beligerantes, tanto por su situación geográfica como por consideraciones de orden económico, ya que la península escandinava posee –entre otras riquezas naturales– importantes yacimientos de minerales, siendo los más importantes las minas de hierro suecas.

Alemania importaba anualmente unos once millones de toneladas de mineral de hierro sueco, que venían a constituir unos dos tercios de sus necesidades. El transporte se efectuaba por los puertos suecos del Golfo de Botnia y por el noruego de Narvik, gozando este último de la gran ventaja de permanecer libre de hielo durante todo el año, gracias a la corriente del Golfo Stream.

En Narvik, a poco de estallar la guerra, podía verse el siguiente curioso espectáculo: Mercantes ingleses y alemanes esperaban, en larga fila, que les llegase su turno de carga en el muelle de mineral. Una vez tenían éste a bordo salían del fiordo de Narvik, yendo los ingleses al encuentro de su escolta, que los convoyaba hasta Inglaterra, mientras los alemanes emprendían el regreso a su país a través del "corredor de seguridad" que para ellos constituían las aguas jurisdiccionales noruegas, en las cuales se encontraban a salvo de los ataques navales aliados. Era evidente que este estado de cosas que, lógicamente, no satisfacía a ninguno de los bandos beligerantes, no podía durar mucho tiempo...

En los medios aliados se había tratado de la ocupación de Noruega o, por lo

menos, de sus puertos más importantes, ya antes de iniciarse el conflicto, siendo el Almirante francés Darlan el iniciador de la propuesta. Al quedar Alemania victoriosa en el este y entrar la guerra terrestre en un período de estancamiento, se ofrecían a los aliados –que no contaban con los medios necesarios para una embestida frontal contra la línea Sigfrido– dos teatros de operaciones de carácter geográfico y económico: las penínsulas balcánica y escandinava.

En Alemania también se había contemplado la invasión de Noruega ya antes de estallar el conflicto, y el Gran Almirante Raeder la había discutido con su Estado Mayor, llegando a la conclusión de que la debilidad de la Marina germana no le permitía emprender acción alguna contra Noruega y que, por lo tanto, la mejor solución para Alemania era que aquel país permaneciese neutral. Las importaciones de mineral de hierro podrían llevarse a cabo por las aguas territoriales noruegas, y no se consideraba probable que el Gobierno del rey Haakon abandonase las ventajas que su situación de neutral podía aportarle, cediendo a los aliados el uso de sus puertos.

* * *

PLANES ALEMANES Y ALIADOS

Mientras tanto, por parte germana se llevaban a cabo, asimismo, gestiones políticas encaminadas a asegurar al Reich el dominio de Noruega.

Raeder, después de la primera negativa del Führer, se había puesto en contacto con dos políticos noruegos que simpatizaban con Alemania: Quisling y Hagelin. Esperaba Raeder que el primero de ellos consiguiese conquistar el poder

mediante un golpe de Estado, pidiendo luego a Alemania protección para la neutralidad noruega.

Si, por fin, era preciso llegar a la invasión, Quisling podría ayudar eficazmente al Reich, y ello permitiría que las tropas necesarias para la operación fuesen reducidas a un mínimo.

Con estos planes, Raeder volvió a hablar del asunto con Hitler el 12 de diciembre, hallándole mucho mejor dispuesto que en la entrevista anterior, debido a la intervención aliada en la guerra ruso-finlandesa.

Raeder comunicó a Hitler que lo mejor era no fiarse demasiado de Quisling y también que la operación desencadenaría probablemente una fuerte reacción inglesa, la cual traería como consecuencia combates navales en diversos puntos de las aguas noruegas. Dada la inferioridad numérica de la Marina de guerra alemana, esta parte era el punto más débil de todo el plan. “Pero, por otro lado”, comunicó a Hitler, “es preciso obrar de modo que Noruega no pueda caer en manos inglesas, pues esto resultaría decisivo para el resultado de la guerra”.

Hitler no se decidió inmediatamente y la semana siguiente tuvo, a su vez, una entrevista con Quisling, tras la cual dio orden de empezar los preparativos de invasión; pero, al propio tiempo, decidió que había de probarse primero el procedimiento político.

Para el caso de que las medidas políticas fracasaran, dio orden de que se formase una Comisión Mixta encargada de preparar las operaciones militares. Un Cuerpo de Ejército participaría en la invasión; pero el peso de la misma había de

recaer sobre la Marina. Si ello fuese necesario, se emplearían a fondo todas las fuerzas navales del Tercer Reich.

Formaba parte integrante de la operación escandinava la invasión de Dinamarca. Dado que en ella no existía partido político alguno simpatizante, su ocupación había de realizarse por la fuerza; pero se esperaba que durante el período de tensión que precediese a la acción se podría engañar a los daneses, haciéndoles creer que su país no sería molestado en la marcha sobre Noruega. Las defensas danesas eran débiles y, si se conseguía sorprenderlas, la resistencia que pudiesen ofrecer sería mínima.

Se dio a todo el plan el nombre de Weseruebung (Ejercicio Weser), quedando Raeder y su Estado Mayor encargados de dirigir la organización de la operación, en la cual tomarían parte elementos de los Ejércitos de tierra, mar y aire.

Se empezaron a trazar los planes inmediatamente y, a diferencia de lo ocurrido en otras ocasiones, esta vez no se produjeron roces entre las tres Armas. A principios de enero de 1940 los planes estaban ya bastante adelantados.

El incidente del *Altmark* convenció a los alemanes de las buenas relaciones existentes entre Noruega e Inglaterra, lo cual les hizo apresurar sus preparativos de desembarco en la península escandinava.

Todo ello decidió a Hitler a depositar sus esperanzas en la operación militar, y el primero de marzo de 1940 emitió la Directiva "Fall Weseruebung", que se transcribe a continuación, de la cual se hicieron solamente nueve ejemplares:

DIRECTIVA "FALL WESERUEBUNG"

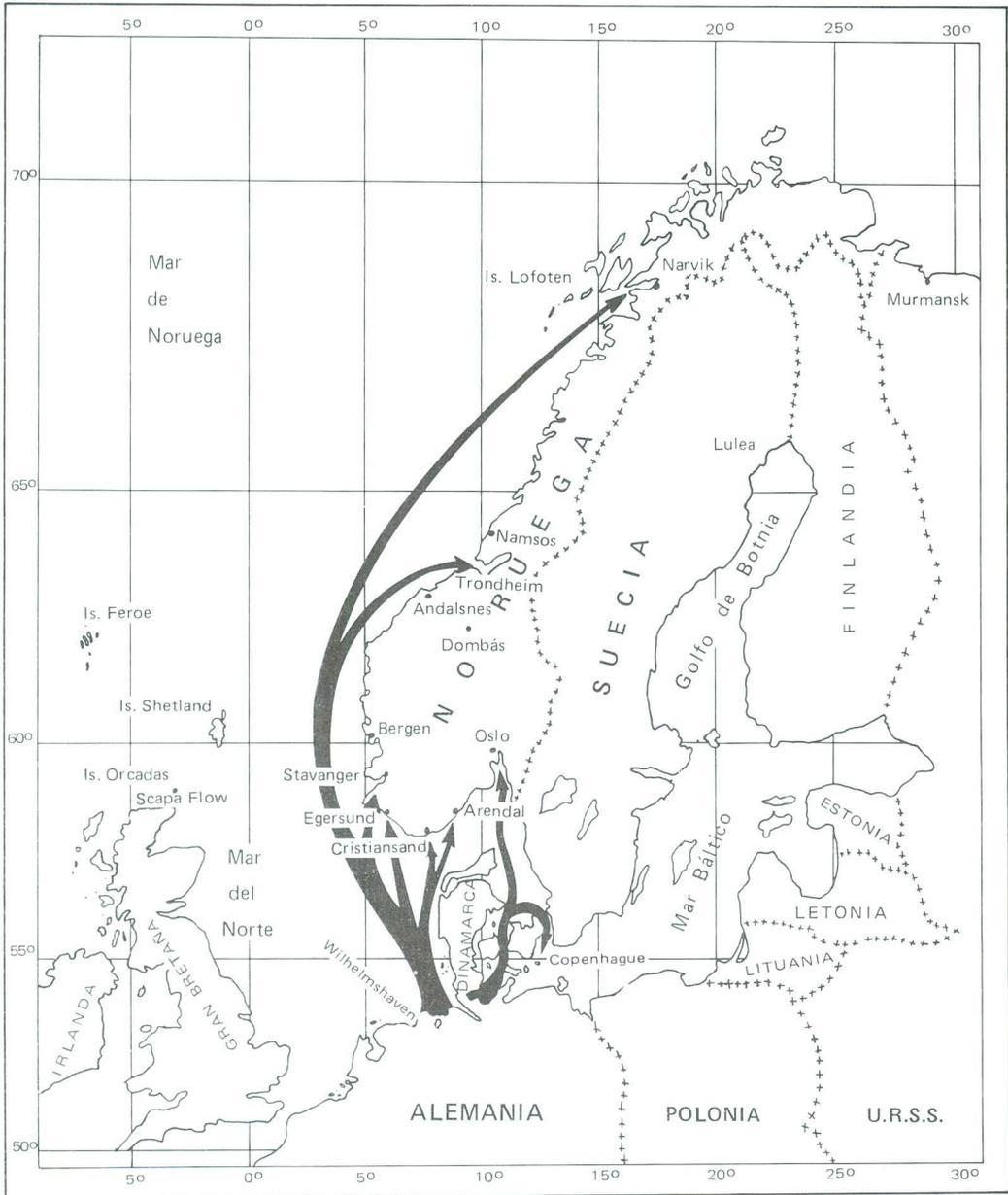
1) El curso tomado por la situación en Escandinavia hace preciso llevar a cabo todos los preparativos para la ocupación de Dinamarca y Noruega por una parte de las Fuerzas Armadas alemanas (Fall Weseruebung). Esta operación debe impedir a los ingleses apoderarse de Escandinavia y el Báltico, estando destinada además a garantizar a nuestra Marina y Aviación nuevas bases de partida contra Inglaterra. La parte que la Marina y la Aviación han de desempeñar en dicho plan será proteger la operación frente a las contramedidas aéreas y navales inglesas, hasta el límite de sus fuerzas.

Visto nuestro poderío político y militar en comparación con el de los Estados escandinavos, la fuerza a emplear en "Fall Weseruebung" será la menor posible. La debilidad numérica se compensará por medio de la audacia y la sorpresa.

Nos esforzaremos, en lo posible, para hacer que la invasión aparezca como una operación pacífica, cuyo objeto es la protección militar de la neutralidad de los Estados escandinavos, y se harán las peticiones correspondientes a los Gobiernos respectivos al iniciarse la operación. En caso necesario, se llevarán a cabo demostraciones por la Marina y la Aviación para dar a dichas peticiones el énfasis debido. Si, a pesar de todo, encontrásemos resistencia, se emplearán todos los medios militares para aplastarla.

2) Encargo la preparación y realización de la operación contra Dinamarca y Noruega al General Jefe del XXI Cuerpo de Ejército, General Von Falkenhorst...

3) El cruce de la frontera danesa y los desembarcos en Noruega habrán de



PUERTOS ESCANDINAVOS A OCUPAR, SEGUN EL PLAN ALEMAN

tener lugar simultáneamente. Insisto en que los preparativos de las operaciones han de quedar ultimados tan pronto como sea posible. Si el enemigo llegase a tomar la iniciativa en Noruega, hemos de estar en condiciones de poner inmediatamente en práctica nuestras contramedidas.

Es de la mayor importancia que esta operación sorprenda a los Estados escandinavos, al igual que a nuestros enemigos. Todos los preparativos, especialmente los de transporte, concentración, adiestramiento y embarque de las tropas se harán teniendo esto presente.

Si los preparativos para el embarque no pueden mantenerse secretos, los jefes y las tropas serán engañados con objetivos ficticios. Las tropas sólo serán puestas al corriente de los verdaderos objetivos después de hacerse a la mar los transportes...

(Firmado) A. Hitler.

* * *

(Informe del Jefe Supremo de la Marina al Führer, del 9 de marzo de 1940).

OPERACION WESERUEBUNG

El Jefe Supremo de la Marina hace constar que siempre ha opinado, y continúa opinando, que la ocupación de Noruega por los ingleses tendría un efecto decisivo contra Alemania, pues entonces Suecia podría ser atraída, a su vez, al lado de los aliados, y todos los suministros de mineral desde Suecia terminarían.

Los ingleses tienen ahora la oportunidad, con pretexto de la ayuda a Finlan-

dia, de enviar tropas y suministros a través de Noruega y Suecia y, por ende, de ocupar dichos países si así lo desean. Por lo tanto, la operación Weseruebung es urgente. Sin embargo, el Jefe Supremo de la Marina cree su deber presentar al Führer un cuadro completo acerca del carácter de la operación naval.

La operación, en sí, es contraria a todos los principios de la teoría de la guerra naval. Según dicha teoría únicamente podría ser emprendida por nosotros si contásemos con el dominio del mar. No lo tenemos y, por el contrario, vamos a emprender la operación frente a la flota británica, muy superior a la nuestra. A pesar de ello el Jefe Supremo de la Marina cree que, siempre que la sorpresa sea completa, nuestras tropas pueden ser, y serán transportadas a Noruega con éxito.

En muchas ocasiones, a lo largo de la historia de la guerra, han tenido éxito operaciones que precisamente iban en contra de todos los principios del arte militar, si fueron efectuadas por sorpresa. El momento más crítico será el de penetrar en los puertos pasando frente a las fortificaciones de costa. Es de esperar que tengamos éxito si obramos por sorpresa, y que los noruegos no tomarán la decisión de abrir fuego con la rapidez necesaria, e incluso que no se decidan a disparar.

Para los barcos, lo más difícil será el viaje de regreso a través de las fuerzas navales británicas. El grueso de la Escuadra inglesa ha sido destacado nuevamente a Scapa Flow, y ahora hay allí dos cruceros de batalla, tres acorazados y, por lo menos, tres o cuatro cruceros pesados. Las unidades ligeras enemigas seguirán a nuestras fuerzas, y tratarán de llevar el grueso inglés hasta ellas.

Todas nuestras fuerzas navales modernas habrán de unirse para irrumpir a través de la línea enemiga, es decir, los acorazados (se refiere a los dos cruceros de batalla), el *Hipper* (crucero pesado, y los destructores de Narvik y Trondheim. Las fuerzas de Bergen y de más al sur harán el viaje de retorno al abrigo de la costa y con apoyo del *Lützow* (acorazado de bolsillo).

Ni un solo destructor, y mucho menos un crucero, puede ser dejado atrás en Narvik o en Trondheim (para apoyar a las tropas) en este período de la guerra, en que la suerte de la flota alemana está en juego. Es necesaria la más estrecha colaboración de la Aviación.

Se enviarán a Narvik cuatro submarinos grandes, y probablemente dos a los demás puertos a ocupar. También se dispondrán sumergibles a lo largo de las líneas de acción de la flota británica.

Durante el período que siga inmediatamente a la ocupación, la escolta de los transportes a Oslo será de la mayor importancia, así como el establecimiento de bases adecuadas para nuestras fuerzas navales en los puertos de la costa sur y sudoeste. Más tarde podremos montar nuevas operaciones partiendo de las susodichas bases.

El transporte de minerales desde Narvik se interrumpirá hasta nuevo aviso, ya que antes es preciso solucionar el problema de defender las extensas aguas territoriales noruegas contra los ataques navales británicos...

(Firmado): Raeder. (Refrendado): Assmann.

* * *

CAPITULO XXXII. COMENTARIOS A LA CAMPAÑA

En su conjunto, la campaña de Noruega constituyó el éxito más completo para las armas alemanas. Si bien, en un principio, las negociaciones diplomáticas con Quisling y sus seguidores no fueron llevadas adelante en debida forma y no produjeron los resultados apetecidos, el panorama cambió completamente al encargarse la conquista del país a las Fuerzas Armadas germanas.

El Tercer Reich, al tomar la iniciativa en sus manos mediante los audaces desembarcos iniciales, obligó a los aliados a descartar el Plan "R. 4", trastornando completamente sus preparativos; sus planes posteriores resultaron, en muchas ocasiones, defectuosos, y ello dio origen a continuos cambios en los mismos, con las consiguientes órdenes, contraórdenes y confusiones, todo lo cual se reflejó en el desarrollo de las operaciones.

Frente a esta política aliada vacilante, resalta aún más, por contraste, la manera firme y decidida con que la conducción de la campaña nórdica fue llevada a cabo por parte germana. Esta actitud de decisión inquebrantable no fue, en modo alguno, privativa de los altos mandos, sino que, pasando a través de los distintos Generales, jefes y oficiales, llegó a cada uno de los combatientes de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire que participaron en las operaciones.

Hubiese sido totalmente imposible a los alemanes llevar a buen término la campaña escandinava sin la estrecha cooperación alcanzada entre sus Fuerzas Armadas. Las operaciones en Noruega constituyen un patente ejemplo de las ventajas que pueden derivarse de la acción conjunta de las tres Armas.

Su estudio es por demás interesante, por ser aquella la primera vez en que el arma aérea desempeñó un papel de tal importancia. En la conquista de las regiones sur y centro de Noruega, la cooperación aeronaval fue uno de los factores decisivos del éxito alemán, al cual contribuyó de las siguientes formas:

a) Ayudando a eliminar rápidamente la resistencia opuesta por las defensas costeras a los grupos navales atacantes;

b) Haciendo posible el llevar tropas rápidamente a los puntos en que eran más necesarias;

c) Impidiendo, por medio del dominio del aire, que la Home Fleet pudiese cortar el paso de los convoyes germanos por los estrechos de Dinamarca, a pesar de su abrumadora superioridad numérica en buques de superficie.

El heroísmo solo no basta para vencer, y así vemos que la acción de las fuerzas nórdicas y aliadas en la Noruega central, más que una actuación organizada y de conjunto, en gran escala, semeja una guerra de guerrillas, llevada a cabo alrededor de los numerosos nidos de ametralladoras establecidos a lo largo de las carreteras y caminos.

Para hacer frente a esta clase de resistencia, los alemanes emplearon con éxito sorprendentes carros ligeros, los cuales, al poder operar en terreno accidentado y siendo invulnerables al fuego de fusilería y armas automáticas, obtuvieron grandes resultados en aquellos lugares en que la infantería no tenía posibilidades de maniobra.

En la parte norte del país el dominio del mar pertenecía, indudablemente, a la

flota británica, y esto, unido a que las características geográficas de la región no permitían el establecimiento rápido de aeródromos, dio lugar a que los aliados ocupasen Narvik. Sin embargo, las escasas tropas que los alemanes habían logrado llevar allí en los primeros momentos fueron aprovisionadas y reforzadas por vía aérea, lo cual les permitió prolongar su resistencia hasta que los anglo-franceses se vieron obligados a abandonar el país.

La retirada aliada dio lugar a la audaz incursión de los cruceros de batalla germanos que obtuvieron el resonante éxito de echar a pique el *Glorious* y a varias otras unidades de guerra y mercantes, en una región apartada de sus propias bases y dominada por la Home Fleet. El fracaso de todo el plan aliado ha de ser atribuido, en primer lugar, a dos factores:

a) La imposibilidad de asegurarse la posesión de aeródromos en Escandinavia, y

b) La rápida e incontenible llegada de refuerzos alemanes por vía marítima.

La falta de aeródromos para la aviación anglo-francesa aseguró a la Luftwaffe el más completo dominio del aire. Las esporádicas tentativas que se hicieron para disputar dicha supremacía, mediante aparatos de portaaviones, fracasaron debido a que –durante toda la campaña– hubo, cuando más, dos portaaviones británicos operando en aguas escandinavas.

En cuanto a la llegada de refuerzos, tuvo que efectuarse forzosamente por las rutas de la mar. El transporte aéreo nunca hubiese bastado a cubrir las necesidades de la batalla nórdica, en hombres y material.

La actividad aliada contra los convoyes germanos se redujo al envío de submarinos a los estrechos de Dinamarca. El número de ellos que operaban frente a la costa sur de Noruega creció, de nueve unidades el 10 de abril, a catorce, tres días más tarde. Sin embargo, a partir del 14 de abril, la cantidad de sumergibles comenzó a disminuir y el día 18 sólo había siete de estas unidades en las aguas noruegas meridionales. Dicha cifra fue aumentada de nuevo más adelante, y sufrió diversas altas y bajas a lo largo de la campaña.

A pesar de la actividad de los submarinos aliados, las pérdidas alemanas en el transporte de tropas a Escandinavia por vía marítima fueron extraordinariamente reducidas: 1.217 muertos, 1.604 heridos y 2.375 desaparecidos (la mayor parte de los cuales fueron luego clasificados como muertos), sobre un total de 70 mil hombres transportados.

Las pérdidas navales alemanas fueron, por el contrario, relativamente elevadas con respecto a las unidades empleadas; pero no si se las compara con el éxito estratégico alcanzado y las nuevas posibilidades de acción que se ofrecían a la Marina al contar con sus nuevas bases en la costa oeste de la península escandinava.

Consistieron dichas bajas en: un crucero pesado, dos cruceros ligeros, diez destructores, cuatro submarinos, un torpedero y nueve buques menores, entre patrulleros, rastreadores y lanchas rápidas, además de varios transportes de tropa y de material.

Los anglo-franceses perdieron: un portaaviones, dos cruceros ligeros, nueve destructores, un cañonero, cuatro subma-

rineros, dos buques auxiliares, once patrulleros y tres transportes.

Resultó evidente desde los primeros días que el corte de las comunicaciones marítimas germanas con la península escandinava era imposible de llevar a cabo con submarinos únicamente.

La única acción eficaz que los aliados hubiesen podido acometer para contrarrestar los desembarcos iniciales alemanes en Noruega era – dada la superioridad absoluta de la Luftwaffe sobre los estrechos de Dinamarca – la toma de Trondheim, mediante un desembarco en toda regla, apoyado por el grueso de la Home Fleet. A partir del momento en que se renunció a ella, Noruega estaba perdida para las potencias occidentales...

Los pequeños destacamentos desembarcados en Namsos y Andalsnes, donde no había medios para poner en tierra material pesado ni grandes unidades, no sólo no pudieron lograr su objetivo de ocupar Trondheim sino que hubieron de ser evacuados a las pocas semanas, ante el empuje incontenible de las columnas germanas que avanzaban desde el sur.

Por lo que se refiere a las fuerzas de tierra, vemos cómo los alemanes enviaron a Escandinavia, en los primeros momentos, un núcleo relativamente pequeño de tropas especializadas, dotadas de los elementos y equipo necesarios para operar en el territorio helado y montañoso en que iban a luchar. Los aliados y, en especial, los ingleses, llevaron a Noruega unidades desprovistas de los medios y servicios que éstas necesitaban para poder actuar con éxito en las operaciones de montaña.

El espíritu de las órdenes dadas a los diversos mandos, que se reflejó, como es lógico, en la forma de actuar éstos, tampoco puede ser más distinto en uno y otro bando. Por una parte, decisión inquebrantable. Del otro lado, irresolución y vacilaciones, que sólo podían conducir al fracaso...

Los dos factores apuntados dan lugar a que, en la zona de Narvik, una fuerza alemana que nunca llegó a los 4 mil hombres (aunque, en conjunto, lucharon allí unos 4.500) lograra mantener a raya, durante dos meses, a cerca de 30 mil anglo-franceses y polacos.

En cuanto a la Aviación, vemos en Noruega cómo los alemanes sacaron el mayor partido posible de las enseñanzas de su campaña fulminante en Polonia. Las comunicaciones fueron el blanco preferido de los aparatos de bombardeo, especialmente los nudos ferroviarios y de carreteras. La experiencia adquirida en la primera campaña del este hizo posible conseguir resultados mucho más decisivos que los obtenidos sobre el suelo polaco, especialmente en un país tan pobre en medios de comunicación, como lo era Noruega...

La Luftwaffe consiguió llegar a suprimir casi completamente el tráfico diario por ferrocarriles y carreteras, atacando las comunicaciones adversarias a placer, pues la defensa antiaérea era prácticamente inexistente. El centro ferroviario de Dombas, unión vital entre Andalsnes y Trondheim, era bombardeado a diario, destruyéndose las vías y las líneas telegráficas y telefónicas, las cuales eran luego reparadas cada noche.

El desorden y la desmoralización que el colapso de las comunicaciones produjo en la retaguardia fueron de gran trascendencia y, en numerosas ocasiones, facilitaron materialmente la acción de las tropas alemanas en más de un sentido.

* * *

REPERCUSIONES DE LA CAIDA DE NORUEGA Y DINAMARCA

La caída de Noruega y Dinamarca llevó consigo muchas e importantes repercusiones para el desarrollo de la guerra, unas inmediatas y otras que sólo se hicieron patentes al cabo de cierto tiempo.

El éxito alemán tuvo como consecuencia, para Inglaterra, la pérdida del mineral de hierro sueco, así como el verse privada de las importaciones de madera, cobre y azufre escandinavos. Para remediar esta situación hubo de recurrir a traer estas materias de otros lugares del Globo, bastante más alejados de la Gran Bretaña, y ello llevó aparejado un incremento en el número de mercantes necesarios para cubrir estas importaciones. Todo esto ocurrió en un momento en que la entrada de Italia en la guerra, con el cierre consiguiente de la ruta mediterránea, había dado lugar a una grave crisis de tonelaje, que sólo en parte fue cubierta mediante la utilización de la flota mercante noruega.

En cuanto a la Marina Real británica, hubo de establecer el bloqueo marítimo del Tercer Reich a lo largo de la línea Escocia-Islas Feroe-Islandia-Groenlandia. Con ello quedó quintuplicada la longitud

de 200 millas de la primitiva línea, establecida entre Bergen y las Islas Shetland.

Este incremento, además de dar lugar a una pesada servidumbre, en cuanto a las unidades necesarias para el mantenimiento del bloqueo se refiere, produjo una disminución de la eficiencia del mismo, facilitando así a los corsarios de superficie y submarinos germanos el acceso a los mares libres...

Para los alemanes, la conquista de Noruega trajo como consecuencia el asegurar los vitales abastecimientos de mineral de hierro. Durante el verano de 1940 pudieron éstos llevarse a cabo a través del Mar Báltico, y para el otoño, cuando los hielos imposibilitaron la navegación por el Golfo de Botnia, se había reparado el ferrocarril minero y las instalaciones del puerto de Narvik, organizándose también la escolta de los convoyes de mineral a lo largo de la costa occidental de la península escandinava.

El éxito de Noruega aumentó, asimismo, enormemente la potencialidad ofensiva de las fuerzas de mar y aire germanas. En efecto, desde los aeródromos del país ocupado podía llevarse a cabo una eficaz acción de ataque a las comunicaciones, y de exploración, sobre el Mar del Norte y parte del Océano Glacial Ártico.

En cuanto a las fuerzas navales de superficie y submarinas del Tercer Reich, los puertos escandinavos constituían unas excelentes bases de partida para el bloqueo de Inglaterra y las salidas a mar abierto. El poder disponer los alemanes de dichas bases fue lo que hizo, más adelan-

te, que los convoyes a Rusia, la célebre Ruta de Murmansk, fuesen el servicio más duro y peligroso para los buques de escolta y mercantes aliados...

Sin embargo, los alemanes no sacaron todo el partido debido de las ventajas geográficas en que la posesión de Noruega les había colocado. La total falta de cooperación de la Luftwaffe, atribuible directamente a la persona del Mariscal Goering, hizo que la Marina germana combatiese desde sus nuevas bases sin las enormes ventajas que les hubiese reportado el operar con la colaboración de la Aviación, ya que, debido a las intrigas de Goering, jamás pudo contar con una Aviación Naval propia ni aviación de cooperación.

Tan sólo durante la campaña de Noruega se consiguió una colaboración casi total entre la Kriegsmarine y el arma aérea germana, como no se había logrado antes ni llegó a darse después...

No nos explicamos cómo los resonantes éxitos alcanzados en la batalla escandinava mediante la cooperación aeronaval, no convencieron a Goering y Hitler de la insensatez de su actitud para con la Marina de Guerra alemana, cuyas fuerzas de superficie, que tan brillantes resultados acababan de conseguir, fueron sumidas progresivamente en el más completo abandono, cuando – con los medios aéreos debidos – hubieran podido desempeñar un papel principalísimo en el ataque a los convoyes a Rusia, gracias a los cuales pudieron los bolcheviques continuar la resistencia que tan decisiva influencia tuvo en el curso general de la guerra.

BIBLIOGRAFIA

- Academia de Guerra del Ejército. *Conceptos Básicos sobre Operaciones Conjuntas*.
- Jorge Martínez Busch, Capitán de Navío Armada de Chile, *La Armada y las Operaciones Conjuntas*, Valparaiso, 1978.
- Jack D. Nicolas, Colonel U.S.A.F., George B. Pickett, Colonel U.S.A.F., and William O. Spears, Captain U.S.N., *The Joint and Combined Staff Officer's Manual*, Harrisburg, Pennsylvania, The Military Service Publishing Company.

