

El Mando en el teatro de operaciones

Por FRANCISCO MATA MANZANEDO
General de Aviación.

La intensidad y extensión de la segunda guerra mundial revelaron en el transcurso del conflicto las crecientes dificultades del ejercicio del Mando en sus tres escalones estratégicos; los obligados límites de este trabajo no permiten analizar el problema en el conjunto de aquel ámbito, y hemos de optar por circunscribirlo al teatro de operaciones, por ser el que encarna el matiz típicamente castrense. En efecto, la dirección de la guerra, gobierno de guerra o primer escalón estratégico vincula privativamente la consecución de la unidad político-militar, que por la coordinación nacional orgánico económica ha de plasmar los fines de la guerra; la dirección de la guerra, Mando Supremo o segundo escalón estratégico la incumbe una doble función, asesora interventora cerca del gobierno de la guerra y orgánica y proyectista para redactar el plan de operaciones, llevar a cabo el despliegue estratégico de conjunto y las inherentes tareas coordinativas y de mantenimiento, que exigen el enlace geográfico de los teatros de operaciones y la satisfacción de sus necesidades.

Solucionar acertadamente el problema del Mando en el teatro de operaciones implica racionalmente haber superado esta meta en los dos escalones estratégicos superiores, y parece paradójico que países llamados a ser actores destacados en un futuro conflicto pospongan todo otro afán al de crear, no ya su órgano de mando adecuado, sino el de su propia coalición. El hecho responde a una realidad: la política protagonista de la fase estática o de la preparación de la guerra, con sus fluctuaciones, complejidades y dilaciones, bien a pesar suyo, ha tenido que encarar actos hostiles que exceden del límite virtual y ha dado paso a una fase pseudo-dinámica de la lucha; realmente planteado el problema militar, los técnicos de esta especialidad reclaman un plazo mínimo para intentar resolverlo y con loable diligencia han abordado su estudio.

Los innúmeros trabajos que tratan este particular adscriben la iniciación de un conflicto futuro a un plazo remoto o inmediato. La tendencia primera, propicia a la especulativa, prohija el empleo pro-

fuso de medios ofensivos cargados con explosivos nucleares y dirigidos a distancia; solución ciertamente reservada a los países "cabeza".

Otra orientación más acorde con las limitadas posibilidades de las naciones "satélites", prevé el empleo de medios clásicos similares a los de la última fase de la segunda guerra mundial, si bien mucho más perfeccionados.

Limitándonos a esta hipótesis, algunos aspectos de la operación "Anvil" ofrecen provechosas enseñanzas, por su doble carácter de "combinada y conjunta", dado que en ella participaron fuerzas de Tierra, Mar y Aire de varios países.

Su génesis data de la conferencia del Cuadrante, celebrada en Quebec en agosto de 1943, al apuntarse la conveniencia de realizar una acción subsidiaria de la "Overlord" o desembarco en Normandía, con el propósito de fijar parte de las fuerzas alemanas y dibujar el peligro de una subsiguiente maniobra de ala; inicialmente se fijó una demora de sesenta días entre ambas operaciones.

La ponderada intervención de la Dirección de la guerra, respondiendo a exigencias políticas de la coalición, fué secundada discretamente por la dirección de las operaciones, que apremiaba para enlazar dos teatros de operaciones que en aquella fecha tenían capital interés. Se echa de ver la falta de precisión y claridad de las directivas dictadas por este escalón, que si disculpable en cierto grado, ponen en un brete al Jefe del teatro de operaciones; ciertamente es difícil que éste interprete correcta o cabalmente instrucciones tan vagas, que sólo esbozan el reflejo de la amplia y compleja visión del organismo que las emite, mediatizado por circunstancias políticas que escapan a la percepción del Jefe del teatro de operaciones, el que sólo por su preparación y conocimientos podrá intuir lo que se le notifica en forma incompleta.

En el caso que nos ocupa, la disparidad de aspiraciones políticas condujo a conclusiones tan diversas como otorgar la primacía, en agosto de 1943, al ataque por el sur de Francia, para transferirla tres meses más tarde a los Balkanes; acontecimientos posteriores en China, Birmania y

el Pacífico aconsejaban prescindir de la acción, y en el mismo mes de noviembre, en la Conferencia del Sextante, celebrada en El Cairo, se reanimó, cristalizando en el acuerdo firme de la invasión por el litoral francés mediterráneo, si bien condicionada a los progresos de la operación "Avalanche".

No obstante, poco tiempo después, el proyecto virtualmente fracasa en forma rotunda, pues el cómputo de las necesidades logísticas pone de manifiesto la insuficiencia de los medios disponibles, particularmente los de desembarco, ya que cifrada la fuerza de asalto en dos Divisiones y un Regimiento aerotransportado y el escalón de consolidación en ocho Divisiones, las exigencias de la operación "Overlord" excluyen toda posibilidad de simultaneirlas. La comprensión y ductibilidad del General sir Henry Maitland Wilson, jefe del teatro mediterráneo, no objetan la pretensión del General Eisenhower para reforzar su escalón de asalto hasta cinco Divisiones, y se aviene a reducir sus fuerzas precursoras a una División y aun a aplazar la operación por tiempo indefinido. Posteriormente se concede más amplia iniciativa al General Maitland; conjetura la posibilidad de resucitar la operación "Anvil", y prosigue su estudio, que en realidad nunca había llegado a interrumpirse; salvadas muchas vicisitudes, se fija como día D para el desembarco el 15 de agosto de 1944.

El rotundo éxito táctico-técnico de la operación no llegó a encubrir su fracaso estratégico; como en otras ocasiones, la Dirección de la Guerra no obró con sincera unidad de criterio y no vió o no supo evitar que este esfuerzo considerable resultase relativamente baldío. La lucha en Europa tocaba a su fin, su desenlace no ofrecía duda, y siendo la guerra el instrumento de la política, ingleses y americanos, inspirándose en la conducta rusa, debieron afanarse en la conquista de objetivos políticos; la importancia pretérita del teatro francés se había transferido al austrohúngaro, y la URSS, anticipándose en su ocupación, iba a proporcionarse su ansiado espacio vital. Los frutos efectivos de la operación fueron bien pobres; la rápida caída de los puertos de Marsella

y Tolón facilitó el problema logístico al General Eisenhower y aceleró la liberación de Francia y de las provincias occidentales alemanas; pero anuló el verdadero fondo del cuadro... el arrollador avance de Este a Oeste de un aliado poderoso.

Confirma este aserto el hecho de que el 14 de junio, es decir, el día D-60, se comunicase simultáneamente al General Maitland la orden de retirar fuerzas del teatro de operaciones italiano para constituir el VII Ejército americano y una opción sobre tres operaciones posibles en el Sur o en el Oeste de Francia o en la costa Noroeste del Adriático, y formuló su réplica a los jefes de Estado Mayor en una cuarta solución; con la que auguraba la terminación de la guerra en 1944 mediante la intensificación de la campaña en Italia, forzando el paso de Brennero y en conjugación con un desembarco en la península de Istria, seguido de una rápida penetración en la cuenca de Ljubiana, alcanzar la llanura húngara. Arbitrio por el que los anglosajones ocuparían con sus solos medios la ciudad de Viena.

La diáfana visión políticoestratégica de Maitland sobrepujo a la de los escalones superiores, o éstos, tal vez constreñidos por otras razones, cedieron al acuciamiento de Eisenhower, que con la conquista de nuevos puertos veía la posibilidad de embeber rápidamente en la lucha las cuarenta Divisiones que estaban disponibles en los Estados Unidos.

* * *

Función característica del Mando del teatro de operaciones es la Dirección de la maniobra; pese a la simplificación de los problemas coordinativos como consecuencia de la unidad geográfica y de misión y al carácter genuinamente militar de los factores predominantes, las dificultades surgieron tan pronto se esbozó la distribución de misiones y mandos. Los franceses, alegando razones de índole moral y encomiando las ventajas de enlazar prestamente con las F. F. I. o "maquis", propugnaban porque sus tropas integrasen el escalón precursor de asalto; su punto de vista suscitó una prolija discusión que entorpecía los preparativos; el General Maitland, con exquisito tacto, pa-

tentizó su carácter de verdadero jefe, decidiendo que las fuerzas americanas asumiesen aquella misión. Sus argumentos no podían enjuiciarse; la íntima e imperiosa compenetración que debe existir en procedimientos tácticos y otros pormenores entre las fuerzas terrestres y navales que participan en estas misiones, resulta aún más tiránica, por razón del idioma, para las Fuerzas Aéreas. Reiteradamente se plantean situaciones singulares en relación con los matices del apoyo aéreo inmediato, que no llegan a resolverse aún con códigos estudiados escrupulosamente; en la práctica se desbordan por un lenguaje condensado, verdadero "argot", que con pocas palabras, si su sentido es bien conocido, pintan expresivamente el ambiente del momento. El escalonamiento de los mandos y la agrupación de las fuerzas no estuvieron exentos de dificultades; desechada la proposición de constituir un grupo de ejércitos americano y otro francés por pugnar con los fecundos y eternos principios del Mando, unidad, estabilidad y continuidad, sólo pudo llegarse a una solución heterodoxa, pues aunque inicialmente las fuerzas francesas estaban encuadradas en un Mando único americano, a partir de la conquista del segundo objetivo se agruparían orgánicamente con independencia.

Estos problemas exteriorizan sus concomitancias con la política como dimanantes de la diversidad de las aspiraciones nacionales de los coaligados y los jefes de las fuerzas particulares de cada país se encuentran en la arduidad de armonizar la lealtad que deben a sus Gobiernos con la imperiosa subordinación al jefe del teatro de operaciones; éste ha de agotar su paciente habilidad en una labor diplomática sutilísima, sólo fructífera si conoce en la medida necesaria los problemas nacionales singulares, para transigir en lo que pueda y evitar que sus concesiones releguen las necesidades militares esenciales. Sobre este punto su definición y coordinación se entorpece de una manera general por las siguientes causas: la heterogenidad de las fuerzas adscritas al teatro de operaciones, sea por su diversa organización, capacidad logística o de doctrina y por sus rasgos peculiares; su multiforme instrucción, armamento y

procedimientos tácticos y la particular idiosincrasia de sus jefes, compendio de su carácter, aptitud, hábitos personales y profesionales y de sus ambiciones.

Una vez coordinadas las acciones previstas, la intervención conjugada y armónica de batallones, baterías, buques y escuadrillas no es tan sencilla, pues para que aquéllos progresen, tiren o vuelen hay que proporcionarles los medios con que hacerlo; la alimentación de la corriente logística implica una preocupación para el jefe del teatro de operaciones tal vez superior a las que le plantea la línea de contacto.

Los índices para cifrar las necesidades de los servicios son imprecisos y su concierto difícil. Así, en la maniobra de ruptura, las doctrinas de distintos países no se muestran unánimes sobre la intensidad del apoyo artillero, naval o aéreo, cuales abogan por la destrucción sistemática de los objetivos, en tanto otras optan por una preparación breve e intensa en la que intervengan gran número de bocas de fuego. En la fase de explotación del éxito las divergencias son más notorias, pues responden no sólo a diferencias doctrinales, sino a la propia personalidad del jefe; sin aducir la utopía de los Mandos rusos, que conscientes de la insuficiencia de sus medios, basaron la penetración profunda de su ofensiva de 1943 en el lazo del Dnieper, en la captura del parque de Ouman, donde estacionaban casi todos los vehículos de transporte de Von Manstein; es indudable que Jefes de reconocida valía sienten muy distinta inquietud por la seguridad de sus flancos o líneas de comunicaciones, lo que repercute de manera decisiva en la capacidad maniobrera de sus fuerzas. Las últimas campañas de la II Guerra Mundial evidenciaron que las posibilidades de la persecución están condicionadas más que por las circunstancias apuntadas por la posesión de una neta superioridad aérea y hoy puede afirmarse que nada se intentará en este aspecto sin aquella condición "sine qua non".

Para dar idea de la magnitud de los problemas logísticos que hubo que resolver basta recordar que en la operación "Anvil" intervinieron fuerzas terrestres

de cinco naciones, integradas por catorce razas distintas, que se resistían a hacer concesiones en sus prejuicios espirituales y hábitos peculiares; en las fuerzas navales y flota de transporte se incluían unidades inglesas, americanas, francesas, holandesas, polacas y griegas. Las fuerzas aéreas acusaban más homogeneidad, pues aunque en las tripulaciones y personal auxiliar estaban representadas todas las naciones enumeradas, buena parte habían actuado encuadrados en unidades inglesas y americanas, lo que, unido al predominio del material de vuelo de estas procedencias, había establecido cierto nexo en la doctrina.

* * *

Al iniciarse la operación, la situación general era muy favorable para los aliados; las acciones iniciadas el 12 de mayo (continuación de "Avalanche", hasta Pisa-Rimini), el 6 de junio ("Overlord" en Normandía) y el 22 de junio (ofensiva rusa a través de los pantanos del Pripel) obraron como ventosas sobre el despliegue alemán en el litoral mediterráneo. Su enlace cronológico absoluto se hizo más íntimo, por un medio hasta entonces inédito, el bombardeo aéreo de la metrópoli alemana u operación "Pointblank", que en progresión creciente segregaba cuantiosos recursos a los teatros de operaciones. Formando el Grupo de Ejércitos G., mandado por el General Blascovitz, sólo se contaban diez divisiones alemanas al sur del Loira, siete de las cuales desplegaban en el litoral, desde Cette a Cannes, los puertos importantes tenían su guarnición especial. La costa accidentada, con sus promontorios rocosos que dominan las playas, aumentaba su fortaleza natural con numerosas obras de fortificación, si bien menos importantes que las del litoral atlántico; su considerable artillado incluía 450 cañones antiaéreos pesados y 1.200 ligeros. Fuerzas navales muy precarias agrupaban algunos destructores, torpederos y cinco submarinos.

El bombardeo estratégico aliado, que ya se prolongaba más de un año, había provocado un intenso colapso en las fuerzas aéreas alemanas, que a duras penas reunían 200 aviones en este teatro; 130 se

dedicaban a atacar el tráfico marítimo aliado; el refuerzo eventual que podía aportar la Aviación desplegada en Italia se cifraba en unos 50 bombarderos y 80 cazas monomotores.

La superioridad aliada en todos los aspectos era abrumadora. Las fuerzas terrestres, al mando del General Devers, constituían un grupo de Ejércitos, que incluía el VII Ejército americano, General Patch y el primero francés; las fuerzas navales, mandadas por el Almirante Cunningham y el Vicealmirante Hewitt, sumaban 450 unidades, entre ellas cinco acorazados y diez portaviones.

El Jefe aéreo del teatro era el General Eaker; se organizó la Primera Fuerza Aérea Provisional, al mando del General Cannon, integrada por el Mando Aéreo francés y el XII Mando Aéreo Táctico americano, su Jefe, el General Gordón Saville, podía solicitar en condiciones prefijadas la intervención de: la División de Transporte Aéreo, desplegada en la costa occidental italiana al norte de Roma; la Fuerza Aérea del Desierto, estacionada en el centro de Italia; los bombarderos medios, que tenían sus bases en Córcega y Cerdeña; las Fuerzas Aéreas Estratégicas de la zona de Foggia y la Fuerza Aérea Costera, que estaba diseminada por todo el teatro. En total, más de 5.000 aviones.

El despliegue del conjunto de estas fuerzas "combinadas" entrañaba dificultades ingentes que atañían más particularmente a las fuerzas aéreas y navales; éstas resultaban favorecidas, pues los puertos de Orán, Brindisi y Tarento, considerados como fundamentales ofrecían amplias posibilidades, no ocurría así con las bases de partida de las Fuerzas Aéreas. Como secuela del esquema general de la operación, aprobado a fines de 1943, forzosamente tendrían que estacionar en Córcega muchas de sus unidades de corto radio de acción; ello implicaba construir bastantes aeródromos, abastecerlos y enlazarlos con transmisiones muy complejas.

Desde el punto de vista topográfico, la costa oriental, infestada por la malaria, era la más favorable para el despliegue aéreo; labor nada fácil de realizar, pues

los alemanes, antes de evacuar la isla, volaron todos los túneles del ferrocarril del litoral y los puentes y túneles de la carretera transversal más importante, lo que prácticamente anuló las vías de comunicación y medios de transporte y hubo que llevar los elementos necesarios para los trabajos preparatorios y acumular los que en su día consumirían las atenciones regulares de las unidades.

Sólo dos puertos ofrecían interés: Ajaccio, con calado de siete metros y capacidad de descarga para 3.000 toneladas, podía recibir un barco "Liberty" cada veinticuatro horas; Bastia, suficiente para un tráfico de cabotaje de 2.000 toneladas, era minado asiduamente por los alemanes. Se empezó por habilitar un fondeadero en Portovecchio, que mejoró aquellas cifras en 200 toneladas, y coetáneamente se ampliaron las instalaciones de Ajaccio, que con lanchones de desembarco para Infantería y carros mantenía un tráfico muy activo con la costa oriental.

Para el abastecimiento de combustibles se tendió un oleoducto entre Bastia y Portovecchio, con un gasto diario de un millón de litros, por un sistema de bombas reversibles; era utilizable en sentido indistinto; como reserva principal se construyó un depósito protegido con capacidad para 22 millones de litros, otro para 14 millones en el islote de La Magdalena, en el litoral norte de Cerdeña, complementándose con una reserva flotante en barcos cisternas que almacenaban otros 20 millones.

Las necesidades para el municionamiento se cifraron en 55.000 toneladas; con barcos "Liberty" se acumularon en Cagliari (Cerdeña), y posteriormente se distribuyeron con barcos de porte reducido a lo largo del litoral levantino de Córcega.

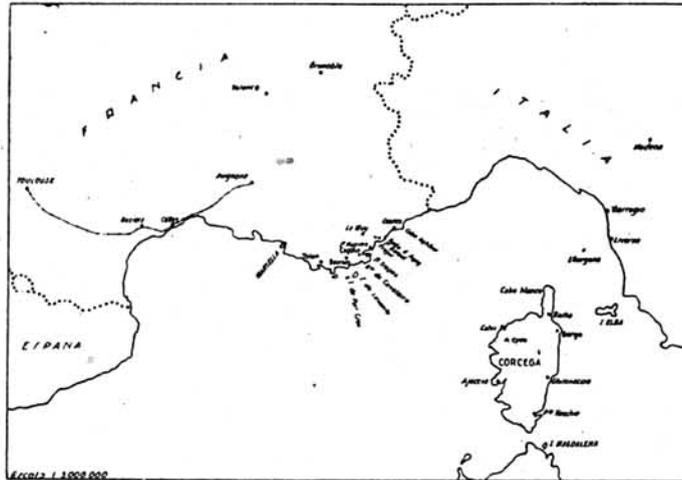
La inquietud del Mando para la perentoria habilitación de aeródromos se revela expresivamente en el hecho de que los reconocimientos para su establecimiento se llevaron a cabo cuando todavía se luchaba con los alemanes en la agreste región del Monte Cinto. En esta época, octubre de 1943, sólo existían dos aeródromos: Ajaccio y Calvi; las obras para mejorarlos y ampliarlos se acometieron sin

tardanza y simultáneamente se repararon los de Ghisonnaccia y Borgo, aumentándose sucesivamente hasta catorce, todos equipados para cualquier circunstancia meteorológica.

Estos trabajos, la recogida y neutralización de los campos de minas, la construcción de acuartelamientos y otras edificaciones y de una red complementaria de caminos absorbieron considerable mano de obra francesa e italiana, que con el auxilio de potentes medios mecánicos americanos pudo dar cima a tan ingente labor.

La organización del enlace y de las transmisiones entrañó problemas muy diversos de acuerdo con las necesidades de la preparación y ejecución del asalto a la costa y de su pronto despliegue

en el territorio ocupado. En la fase preparatoria, y en tanto las unidades no cambiaron sus estacionamientos, las redes establecidas coordinadas por la Jefatura de Transmisiones del teatro de operaciones, reforzadas con algunos medios, cubrieron las necesidades satisfactoriamente. La etapa siguiente se caracteriza por el despliegue de las transmisiones en Córcega; el plan, concebido con amplitud, preveía el traslado a la isla del puesto de mando del General Maitland, así como el de numerosas unidades aéreas; uno y otras debían enlazarse con medios superpuestos con otros mandos y fuerzas aéreas y las terrestres y navales que en su día habían de apoyar y mantener entre todos corrientes de difusión de la información en sentido ascendente y descendente. La mayor dificultad radicaba en la efectividad de la dirección de las operaciones en la inminencia y transcurso del asalto, y el General Maitland estimó que desde Córcega no podía "ver y mandar", decidiendo establecer su puesto de mando a bordo. De



acuerdo con el Jefe naval del Norte de Africa, se eligió el "Catocin", buque de salvamento e insignia de las fuerzas anfibia americanas, ya empleado en Normandía como barco director. A últimos de marzo llegó a Argel y fué reformado de acuerdo con el plan propuesto por representantes de los tres Ejércitos para adaptarlo a las nuevas necesidades, que en principio eran: puesto de mando del Jefe del teatro de operaciones; su sección de "operaciones combinadas", integrada por

personal de Estado Mayor del 2.º Grupo Anfibio y Jefes de la Marina, mandos y Estados Mayores de las Fuerzas terrestres, navales y aéreas y el puesto de mando del XII Mando Aéreo Táctico; es decir, un verdadero cuartel general "conjunto" con los medios necesarios para la

conducción de la caza diurna y de otros tipos de aviones, con sus cuadros para la selección de la información, localización e interceptación de la caza, puesto de observación visual y las transmisiones radio necesarias para la conducción de la caza y para los enlaces hacia vanguardia y retaguardia.

La falta de espacio material y las limitaciones técnicas no permitían llevar a cabo todas las misiones desde el barco puesto de mando y hubo de auxiliarse con otras unidades navales, que en su conjunto constituían una verdadera "flotilla de mando", los medios y misiones se escalonaron en esta forma.

En el "Catocin", la Sección de Operaciones Combinadas, como órgano auxiliar del Mando, desarrolló sus directivas, que incluían las propuestas de los jefes particulares aprobadas por aquél; de hecho asumió funciones delegadas del Mando y preparó y vigiló el desarrollo de las misiones siguientes:

1.º Obtención de la información táctica dentro del plan de información ge-

neral. Para esta finalidad se asignaron dos grupos de "Spitfires" y de P-51, estacionados en Córcega, y los "Seafires" de los portaviones, de los que recibía directamente la información recogida; una vez contrastada y seleccionada en el cuadro de "actividades enemigas y resultados" y discriminada su importancia, si procedía se traducía en forma apropiada y se pasaba al XII Mando Aéreo Táctico.

2.ª Actividades de los caza-bombarderos. De una manera general estaban centralizados en el XII Mando Aéreo Táctico; para ello disponían de unidades P-38 y P-47, estacionadas en Córcega, alejadas por tanto unas 150 millas, y los "Wellboats" de los portaviones; dentro de sus atribuciones y de acuerdo con las particularidades y urgencia de la necesidad, ordenaba o no el ataque por unas u otras unidades; cuando las acciones se dirigían contra el tráfico enemigo por razón de perentoriedad, la designación de objetivos normales y eventuales se hacía en lenguaje claro. Los aviones transmitían los resultados alcanzados directamente al "Catoctin", y al cotejarlos en el cuadro registro podían derivarse nuevas misiones que asumían las unidades que volaban en las inmediaciones de los objetivos individualizados, cuya ubicación se les notificaba por coordenadas geográficas o convencionales. El XII Mando Aéreo Táctico dirigió eficazmente desde el "Catoctin" en cuatro días y medio más de 300 servicios.

3.ª Información sobre la actividad aérea. La Sección de Operaciones actuaba como órgano colector de la información relacionada con las acciones aéreas sobre la zona de desembarco, realizadas por la Aviación adversaria y propia, ésta referida a los cazas, cazas-bombarderos, caza nocturna, información táctica, portaviones y bombarderos medios y pesados. Las noticias provenían de estas fuentes: Secciones de Operaciones de distintos escalones, oficiales de enlace, incluyendo los de los portaviones; red radar, escucha radio y puesto de observación visual, instalado en el barco.

4.ª Alarma aérea en general y en beneficio de la flota naval. Esta misión fué asignada inicialmente al barco director

número 13; por el favorable desarrollo de los acontecimientos se transfirió al "Catoctin" la tarde del día D.

5.ª Conducción permanente de la caza. Se vinculó sucesivamente al barco director número 13, con el que actuaba subordinadamente el barco puesto de mando, que resumía en su gabinete de operaciones todas las actividades de las patrullas de caza sobre la zona del desembarco; el día D, más cuatro, la misión quedó a cargo del XII Mando Aéreo Táctico, que ya instalado en tierra regulaba a su vez las acciones de información táctica y las de los cazas-bombarderos, y el día D, más siete, recayó en la 64 Brigada de caza. Por razones de seguridad y facilidad siguieron utilizándose el "Catoctin" y el barco director número 13 para transmitir la información a los barcos fondeados en las calas y puertos utilizados para el desembarco.

El barco director número 13 era un transporte de carros (Land Ship Tanks), equipado con dos radars, uno de ellos un conjunto G. C. I., actuó eficazmente en la interceptación diurna, pero por carecer de medios para señalar la presencia de los aviones que volaban a alturas bajas, sufrió un ataque nocturno, que milagrosamente no tuvo consecuencias graves.

Eventualmente también actuó como barco director el "Ulster Queen", y entre estas unidades, los buques auxiliares 1, 2 y 3, y lanchones para el transporte de carros se desplegaron 23 conjuntos G. C. I. y varios interceptadores S. C. R-584.

Con estos y otros medios se organizaron sucesivamente tres redes para la localización de los aviones; la de Mando, constituida por la flotilla del "Catoctin" y las estaciones costeras; otra segunda, de radar naval, que contaba con cuatro estaciones permanentes, cuatro móviles y ocho de reserva, y una tercera, de interceptación desplegada en el territorio ocupado, en un principio disponía de cuatro conjuntos G. C. I. de alta frecuencia y tres más de muy alta frecuencia. La transferencia de misiones de la segunda a la tercera red, cuyo rendimiento se reducía notablemente por los ecos que producía la

fragosidad del terreno, se solucionó varando en las playas o fondeando en las calas de aguas tranquilas, los lanchones de desembarco de carros que montaban radar, ya que al sustraerse al balanceo mejoraban su precisión y alcance. El enlace con las unidades antiaéreas se estudió meticulosamente y se destacaron oficiales especialistas a todos los escalones y unidades, cumpliendo bien su cometido; no obstante algunos aviones sufrieron el fuego de la artillería, pues por carecer los cazas de identificadores (I. F. F.) que acusasen los aviones propios y enemigos, las estaciones no podían diferenciarlos durante la noche.

La previsión para las ayudas a la navegación culminó en la operación aerotransportada. La zona de estacionamiento inicial inmediata a Roma incluía diez aeródromos desde Ciampino a Fallonica; la concentración de la Primera Fuerza Especial Aerotransportada se llevó a cabo con cierta lentitud por la penuria de medios de transporte entre los días D menos cinco y D menos uno; en esta fecha quedó dispuesta la División Aérea Provisional de Transporte, que en dos rotaciones de 405 aviones, agrupados en series de 45 y 400 planeadores había de trasladar 9.000 hombres, 210 piezas de artillería, 220 automóviles ligeros y 1.100 toneladas de material, siguiendo una ruta sobre el mar de más de 500 millas y en parte durante la noche. En pro de la seguridad de estas formaciones se especializó un canal aéreo cuya delimitación se comunicó a las fuerzas navales y a las aéreas, ajenas a la operación, y virtualmente se materializó su identificación para los pilotos con profusión de radios, radars y balizas. En los puntos de asamblea de las Brigadas aéreas, en el puesto de mando, en la punta Noreste de la isla de Elba, en la isla Girogli, al Norte de Córcega, en tres embarcaciones espaciadas entre sí unas 30 millas y que se mantenían al paio entre el último punto y Agay, en la costa francesa se instalaron balizas "Eureka" y "Holophane"; la isla de Elba y el barco que actuaba como centro de transmisiones contaban con radio-compás y aviones exploradores y paracaidistas jalonaron las

zonas de desembarco. Sin demérito de la instrucción en vuelos nocturnos del personal navegante, el sistema patentizó su eficacia, pues en el vuelo de aproximación tan sólo se perdió un avión por accidente; los aviones-guías de las formaciones contrastaron su posición con referencia a las balizas, teniendo que hacer ligeras correcciones de rumbo, pues, como indicaba la predicción meteorológica, sopló un viento transversal a la ruta, si bien de poca velocidad.

Con el nuevo día tres escuadrillas de aviones exploradores - señaladores, equipados con pantalla PPI, jalonaron las zonas de desembarco, a pesar de estar ocultas hasta las ocho de la mañana por una calma muy compacta, sin que hasta este momento la visibilidad fuese superior a cuatro kilómetros. Con intervalos de cinco minutos y a partir de las tres horas treinta minutos, desembarcaron tres grupos de paracaidistas, y una hora más tarde, el grueso; el 85 por 100 cayeron en las zonas previstas, y no obstante la bruma y el novilunio, sólo una formación de aviones, tal vez por funcionamiento defectuoso de las luces de señales del avión-guía, desembarcó las fuerzas prematuramente a unos 35 kilómetros de su objetivo, cayendo al mar algunos planeadores, con loable espíritu de cooperación fueron auxiliados prestamente por las flotillas de salvamento de la Marina.

El desembarco presentó algunas dificultades, originadas por la magnitud de la formación, pues a pesar de mantenerse la distancia entre los aviones, señalada en 300 metros, no pudo evitarse un movimiento de acordeón, que trajo como consecuencia que coincidiesen sobre los objetivos distintas olas de aviones volando en cotas escalonadas; la impaciencia de unos o el deseo de otros de elegir los espacios más favorables para el aterrizaje e incluso la confusión entre zonas inmediatas, embarazaron a las formaciones que les seguían. Pero con todo, sólo la serie que transportaba la artillería y los cañones contra carros recibió la orden condicionada de regresar a su base de partida; más al fin, después de media hora de rodeos, pudo aterrizar a las ocho horas.

Con el deseo de evitar una prolija relación de la preparación y desarrollo de la operación hemos resumido en un cuadro sus rasgos más salientes; la escasa resistencia alemana se revela expresivamente en estos datos: el día D registró la mayor actividad aérea aliada en el Mediterráneo, alcanzando 4.230 salidas de aviones, de ellas 3.936 contra objetivos terrestres, desproporción asombrosa más fácilmente explicable, ya que tan sólo fueron localizados 60 aviones alemanes; en concordancia con lo anterior hay que hacer constar que sobre la zona de desembarco nunca volaron simultáneamente más de 30 cazas, en tanto que en Salerno una cobertura mucho más restricta raramente requirió menos de 80. Esta situación, excepcionalmente favorable, de hecho se alcanzó a lo largo de una ofensiva puramente aérea que directa o indirectamente databa de trece meses.

Por ello no es posible apreciar el término de eficacia de la organización del Mando único del teatro de operaciones, de su coordinación con los mandos particulares subordinados, del "Estado Mayor Conjunto" y de la cooperación, o más bien de la unificación circunstancial de los servicios particulares de las fuerzas, en este punto Maitland y su Estado Mayor, recogiendo las enseñanzas de Normandía y Anzio, consideraron como inseparables muchas de las necesidades de unas y otras fuerzas, resumiéndolas en un plan de empleo de los servicios genéricamente único.

Posiblemente el Servicio de Transmisiones fué el que actuó con más visos de realidad; arma genuina del Mando supo conservarla en la mano y en todo momento emplearla adecuadamente. La ordenación del tráfico de mensajes, casi todos de carácter urgentísimo, circulados por redes muy diversas que actuaban superpuestas, exigió una serie de medidas técnicas y disciplinarias sólo ejecutable por una Jefatura de Transmisiones, que sin prescindir de las distintas propuestas ha de presentar sus planes para que el Mando decida. La diversidad del material inglés y americano impuso una ardua tarea al XII Mando Aéreo Táctico para homogeneizar sus características de trabajo y

la creciente disciplina y cohesión del personal, así como el perfecto conocimiento de las misiones que iban a realizar solventaron en tal forma las dificultades, que el día D, menos siete, pudo llevarse a cabo, con pleno éxito, un ejercicio para comprobar el funcionamiento del conjunto de las transmisiones.

Sin embargo, en el transcurso de la operación se apreciaron algunas deficiencias debido a no haberse fijado con suficiente precisión la distribución de las frecuencias entre las distintas redes o más bien dentro de éstas entre sus estaciones, que en parte quedaron bloqueadas circunstancialmente; motivó alguna confusión las deficiencias técnicas de las balizas "Eureka" y "Holophane", que no siempre hicieron sus marcaciones ajustadas a las frecuencias previstas, asimismo con respecto a las redes desplegadas en el territorio ocupado, los cálculos resultaron fallidos por la rapidez del avance, y parte de las misiones que se les asignaron fueron prematuras y otras inútiles por tardías.

* * *

Las dificultades inherentes a los cambios de estacionamiento culminaron para el XII Mando Aéreo Táctico, parte de sus unidades, un grupo de la RAF y otros grupos franceses, desplegados en Italia, apoyaban a las fuerzas terrestres, y el día D, menos veinte, debían trasladarse a Córcega sin interrumpir sus actividades; el General Cannon dispuso el movimiento de sus fuerzas sucesivamente en el transcurso de ocho días, organizando escalones precursores y de retaguardia, cuyos elementos pesados fueron transportados durante la noche en lanchones de carros.

Mayores embarazos presentó el despliegue de las fuerzas aéreas en el suelo francés, supeditado a la disponibilidad de aeródromos y a la acumulación de los medios que requería el entretenimiento de material de vuelo y otras atenciones y a asegurar la cobertura aérea para este despliegue embrionario y para las tropas, con medios activos de defensa y transmisiones para la red de mando y la de alarma aérea; difícilmente podía señalarse una

prioridad para estas tiránicas necesidades que coincidían con otras semejantes para tierra y mar, y el Mando hubo de escalarlas coordinadamente.

Con las tropas precursoras para el asalto desembarcaron representantes del Estado Mayor del Aire con facultades delegadas, asesorados por un reducido núcleo de personal de infraestructura, podían decidir sobre la utilización de los aeródromos existentes, si la sencillez de su reparación lo aconsejaba u optar por la construcción de otros nuevos, con la consiguiente ventaja de no ser conocida su situación por el enemigo. Para las atenciones aéreas inmediatas de las unidades se organizaron equipos de personal especialista que tenían preferencias para el desembarco y los transportes; así, un "comando" de 175 hombres, que teóricamente podía atender tres grupos de caza durante una semana, en otro teatro tuvo a su cargo siete grupos más de un mes; en todo caso era auxiliado con mano de obra de cualquier Ejército.

La defensa inmediata debía prever indistintamente pequeñas incursiones de fuerzas aerotransportadas o de partidas insidiosas y ataques aéreos desde distintas alturas, que requerían unidades de fusileros y ametralladoras y de artillería antiaérea pesada y ligera; éstas, incluidas de hecho en la red de alarma por actuar bajo el mismo mando que la caza, se enlazaban con las estaciones de la unidad de observación radio, con la red radar y con la de conducción de la caza nocturna.

La ordenación de las alarmas aéreas se estudió cuidadosamente para armonizar la seguridad aérea y evitar las falsas alarmas, que al paralizar la descarga de los barcos ocasionaban dilaciones perturbadoras en los planes previstos; con esta idea las alarmas para la Flota se comunicaban por el representante de la Marina, que actuaba como observador en el gabinete de la Sección de Operaciones Combinadas, que a su vez por su conocimiento de las acciones navales informaba, resolviendo no pocos problemas a las fuerzas terrestres y aéreas.

Es innecesario señalar las dificultades para la descarga y rápido transporte del

material, en momentos que los tres Ejércitos habían de atender tantas necesidades, con personal y elementos muy reducidos; este inconveniente se palió un tanto en los desembarcos navales y aéreos, con las secciones de preparación de cargas. Estas se distribuían en bultos de peso y volumen adecuados para su manipulación por pocos hombres, rotulándose y especificando su contenido con pintura indeleble por la acción de la lluvia o del agua del mar; desembarcadas se hacían cargo de ellas las "secciones de playa" o grupos especializados, que por su particular instrucción y conocimiento concreto de sus cometidos dieron buen rendimiento.

La débil oposición alemana proporcionó cierta holgura para algunos abastecimientos, así el plan de municionamiento de las fuerzas aerotransportadas previsto para la tarde del día D, pudo demorarse veinticuatro horas por el escaso consumo de municiones. Se realizó en 116 aviones de transporte que largaron, 17.000 bultos, de los que más del 95 por 100 llegaron al suelo en buenas condiciones; pero efecto del viento y la altura de vuelo de los aviones, unos 650 metros, cayeron muy dispersos; estas circunstancias y la proximidad de las zonas de desembarco "A y O" motivaron que parte de las cargas no llegaran a sus destinatarios, que no pudieron hacerse cargo de ellas hasta pasado cierto tiempo. Durante la noche estas misiones las desempeñaron los aviones-señaladores, y su perfecta instrucción compensó las mayores dificultades, pues largaron sus cargas con buena precisión.

Produjo cierta sorpresa la escasa proporción de material recuperable; el día D, más quince, tan sólo se enviaron a la base de Roma 1.000 paracaídas para personal o cargas y 50 planeadores, únicos que podían repararse económicamente. La gran proporción de planeadores inservibles débese a que las obstrucciones formadas con estacadas o empalizadas, en su mayor parte no se acusaron en las fotografías aéreas y menos aún las alambradas elevadas, obstáculo el más eficaz, pues al desgarrar el forro de las alas deshacían los planeadores; otros muchos, por la aglomeración que se produjo en las zonas de desembar-

co, tuvieron que aterrizar muy forzosamente, "clavándose en el suelo".

Aunque la coordinación con los transportes terrestres fué prevista acertadamente, resultó un tanto perturbada por la rapidez del avance; las fuerzas aerotransportadas tuvieron que arrastrar con prolongas su artillería, pues las que seguían el itinerario costero no pudieron ser auxiliadas por el VII Ejército. Esta crítica situación se superó en las últimas horas de la tarde del día D, ya que todas las piezas hacían fuego; posteriormente, desembarcados sus automóviles ligeros, el problema se resolvió definitivamente.

* * *

El éxito de la operación "Anvil" hay que atribuirlo en primer término al Jefe del teatro de operaciones; él resumía la ductibilidad, competencia y comprensión tan encomiadas en las conocidas palabras del Mariscal Tedder; su Estado Mayor Combinado, trabajando en superposición con los Mandos y Estados Mayores de Tierra, Mar y Aire, recogía todas sus sugerencias para discriminar la solución más conveniente y presentarla a su Jefe. En esta labor puede decirse que logró una adhesión espontánea, eliminando toda imposición.

La actuación de las fuerzas aéreas podría condensarse en los dos testimonios que siguen. El día D más dos, el Jefe del teatro transmitía su felicitación más calurosa al Jefe de las Fuerzas Aéreas por el éxito de los ataques de los cazas bombarderos y bombarderos, realizados los días anteriores al D y este mismo día: "Los Jefes del Ejército y de la Marina atribuyen el éxito y sus escasas pérdidas a los efectos logrados por la actuación de las Fuerzas Aéreas." Por su parte, el día D más seis, el Teniente General Devers, Jefe adjunto del Cuartel General de las fuerzas aliadas se dirigió al Jefe de las Fuerzas Aéreas en estos términos: "Por el momento hemos resuelto el problema que se nos planteó, y deseo expresar la gran labor hecha por usted y los Generales Cannon, Twining y Saville y la que siguen haciendo para la conquista del sur de Francia. La preparación aérea y

el apoyo aéreo posterior han hecho posible nuestros éxitos."

Todo ello refleja explícitamente la mutua y continuada comprensión de los Jefes y de sus fuerzas, que desechando viejos prejuicios no pensaban aisladamente en su misión, ya que comprendían que directamente o indirectamente estaba ligada a la de las otras tropas; alcanzando este punto de vista las preferencias circunstanciales a favor de una de las fuerzas particulares, y su refuerzo en medios o recursos a expensas de los de otra se solucionó sin mayores dificultades.

Pero para valorar este halagüeño resultado hay que tener presente que la guerra ya duraba más de cinco años y la realidad se imponía con toda su fuerza. El olvido de esta circunstancia podría tener consecuencias fatales en un conflicto futuro, presumiblemente su rápido desarrollo no permitirá aprender nada en su transcurso y habrá que aplicar diligentemente lo que se domine antes de la ruptura de hostilidades; muchos países sienten unánimemente esta inquietud, y al perfilar las líneas fundamentales sobre la evolución del apoyo aéreo, y al margen de las modificaciones, limitaciones y especialización que imponen los progresos técnicos del material de vuelo señalan tres premisas: conquista de la superioridad aérea, organizar unas fuerzas aéreas para destruir al enemigo antes de que sus fuerzas de superficie puedan llegar al contacto, y por último, si llega a plantearse, "la antigua batalla terrestre es de hecho una operación combinada tierra-aire".

Estas ideas, a modo de "motivo obstinado" de la Escuela inglesa de Old Sarun, se esfuerza por grabarlas indeleblemente en la mente de los cuadros de los tres Ejércitos, ya que sólo por este arbitrio se evitará la "fricción en la guerra", es decir, los rozamientos que se suscitan en su desarrollo y que Clausewitz definió como: "... lo que dificulta lo aparentemente fácil; es un concepto que corresponde a la diferencia entre la guerra real y la guerra en el papel y nace porque cuando se carece de experiencia directa no se comprenden las dificultades de que siempre se habla..."

SINTESIS GENERAL DEL "PLAN DE MANIOBRA" Y DESARROLLO DE LAS OPERACIONES DESDE EL DIA D-110 AL D + 2

FECHAS Y HORAS	UNIDADES	MISIONES	OBJETIVOS O FINALIDAD	RESULTADOS ALCANZADOS
D-110 a D-10.	Fuerzas Aéreas Aliadas del Mediterráneo. Brigada de Información del Norte de África. XV Grupo Fotográfico; Agrupación 163 de aviones F.S.; otras unidades.	Acción aérea previa. Información.	Información y ataque sobre: asentamientos de artillería, estaciones de submarinos, despliegue de la Luftwaffe, prohibición en las vías de comunicación con Italia. Levantamientos fotográficos para modernizar la cartografía; levantamientos especiales de las playas para el desembarco y aguas inmediatas; aeródromos.	Daños materiales considerables. La amplitud y diversidad de la acción favoreció la sorpresa táctica. Apoyo indirecto a la operación "Overlord". Difusión de cartografía y vistas fotográficas especiales negras y en colores, para Mandos y tropas. Localización insuficiente de las defensas accesorias sumergidas y obstrucciones en las zonas señaladas para desembarcos aéreos.
D-10 a D-5.	Fuerzas Aéreas Estratégicas. Fuerzas Aéreas Tácticas. Grupo Fotográfico núm. 5.	Contrapreparación. Contrapreparación. Información.	Diversos y muy distantes entre sí: Udine (It.)-Toulouse y Marsella. Ferrocarril Valence-Grenoble-Modena. Base de submarinos de Tolón. Diversos en el valle del Pó; puentes de los ferrocarriles que cruzan el Ródano al S. de Valence; continuación de sus misiones anteriores en Italia. Preferentemente, tácticas.	Contribución al logro de la sorpresa táctica. Apoyo inmediato por interrupción del tráfico. Apoyo indirecto para el convoy marítimo. Contribución a la sorpresa táctica. Perturbación del tráfico ferroviario. Comprobación de los efectos de los ataques; individualización de asentamientos de armas y de obstrucciones.
D-5 a 3.30 del D.	42 Grupos bombarderos pesados con escolta de caza. 28 Grupos bombarderos medios. 20 aviones bombarderos nocturnos de las Fuerzas Estratégicas. 12 ídem íd. íd. de las Fuerzas Tácticas. 500 cazas bombarderos. Diversas (2 Grupos "Spitfires" y P-51 "Scafrés" de la Marina, y otras).	Preparación para el desembarco. Información.	Ataques en cuatro zonas distintas, entre Vía Reggio (Italia) y Beziers (Francia), contra baterías de coeta, despliegue de radar; desconexión de los mandos, aislamiento de las reservas. Análogas a las de días anteriores.	Favoreció la sorpresa táctica. Muchas baterías destruidas o neutralizadas. Estaciones radar: atacadas, 22; destruidas, 5; las más interesantes en Cabo Antibes y Cabo Blanco. 4 averiadas. Comprobar las variaciones del despliegue de las fuerzas de Tierra, Mar y Aire, las distintas actividades del tráfico, precisar posiciones de objetivos señalados.
D-3 a D-1.	Fuerzas Navales Aliadas del Mediterráneo. Fuerzas Aéreas Tácticas, reforzadas por otras unidades. Fuerzas Aéreas costeras.	Transporte de las fuerzas. Seguridad aérea. Seguridad aérea.	Ordenación, coordinación y protección naval y antisubmarina de los convoyes; delimitación de las zonas reservadas para la navegación marítima y coordinación con las reservadas para la navegación aérea. Información, vigilancia y alarma aérea diurna en beneficio de la Flota y de los convoyes, hasta alcanzar una línea distante de 40 millas de la costa enemiga. Información, vigilancia; alarma aérea, protección antisubmarina en beneficio de la Flota y los convoyes; información para los mandos terrestres, al acercarse 40 millas a la costa, hasta la hora H más del día D.	La oposición del enemigo prácticamente nula, permitió desarrollar la misión de acuerdo con la; prescripciones aprobadas. La misión, prácticamente sin oposición enemiga, se llevó a cabo satisfactoriamente. Muy escasa oposición enemiga.
D-1, noche.	Fuerzas Navales sutiles. Grupos de asalto.	Desembarco por sorpresa.	Ocupar las islas Port Cros y Levant y Cap. Negre, archipiélago de Hyères; baterías con- tiguas.	Mal tiempo, niebla; alcanzados los objetivos con resistencia.

D-3,20 y 3,30 horas.	1.ª Fuerza Especial Aero-transportada, División Aérea Provisional de Transporte.	Desembarcos aéreos.	Sur de Cannes: cortar las carreteras en Fryres y Le Muy.	Mal tiempo, niebla; desorientación de algunas formaciones a pesar de estar balizadas las zonas de desembarco por los aviones señaladores; las empalizadas para obstruir el aterrizaje de los planeadores no fueron advertidas por la investigación aérea.
D-3,30 horas a H horas.	Fuerzas Aéreas Estratégicas, 12 Grupos de bombarderos con escolta de cazas. Fuerzas Aéreas Tácticas, Dos Brigadas de bombarderos medios. XII Mando Táctico; todos los cazas bombarderos disponibles.	Destrucción o neutralización de las defensas costeras en la zona del asalto.	Una faja de terreno a 60 m. de la costa y 350 m. tierra adentro.	Limitaciones meteorológicas imposibilitaron el cumplimiento de algunas misiones.
D-5,50 horas a 6,10 horas.	Patrullas de cazas bombarderos.	Ataque contra las armas que se revelen por sus fuegos.	Volando sobre la zona señalada para el asalto de las fuerzas terrestres o para los desembarcos de las fuerzas aerotransportadas.	Aunque en menor grado, influyeron las limitaciones apuntadas.
D-6,10 horas a 7,35 horas.	Patrullas de cazas bombarderos, bombarderos medios y pesados.	Preparación inmediata.	Asentamientos de armas, localizadas.	
6,35 horas a 7,30 horas.	Patrullas de cazas bombarderos.	Preparación inmediata.	Asentamientos especiales de artillería.	
7 horas a 7,50 horas.	Bombarderos medios y pesados.	Preparación inmediata.	Completar los efectos sobre los objetivos anteriores, destruyendo las defensas accesorias visuales y sumergidas en las playas y vías de comunicación. Objetivos imprevistos y lugares no batidos.	La niebla impidió cumplir algunas misiones por el temor de causar daños a las fuerzas propias ya muy próximas a las playas.
D, de 7 horas a 8 horas.	Fuerzas Navales Aliadas del Mediterráneo.	Apoyo por el fuego.	Los asignados en el Plan aeronaval de preparación de sus características más favorables.	3.000 disparos de grueso calibre y 40.000 disparos de mediano y pequeño calibre que produjeron daños considerables.
D, desde el orto a H horas.	Fuerzas Aéreas Costeras.	Seguridad aérea.	Cobertura y alarma aérea en beneficio de la Flota y de los convoyes marítimos.	Prácticamente sin oposición enemiga.
D, de H horas = 8 horas a hora indeterminada.	Fuerzas Aéreas de Marina; 16 cazas bombarderos. XII Mando Táctico; 16 cazas bombarderos.	Reacción a la alarma para apoyo inmediato.	Objetivos no neutralizados en las acciones anteriores que se señalen.	
	Fuerzas Aéreas Tácticas; otras unidades.	Apoyo por el fuego.	Completar la destrucción de los objetivos del campo de batalla. Aislar el campo de batalla. Interrumpir los movimientos de las fuerzas enemigas.	Puentes de los ferrocarriles que cruzan el Ródano entre Lyon y el mar; los seis cortados; sólo pudo repararse y se utilizó el de Avignon.
	Fuerzas Terrestres. 36 División E. Unidos.	Asalto.	Rada d'Agay.	D. esquivando fuegos de Art. de San Rafael ocupó el objetivo con escasa resistencia; el día D + 1 ocupó San Rafael y Frejus.
	Idem id. 45 División E. Unidos.	Asalto.	Bahía y pueblo de Saint Maxime.	Día D + 1 apoyó la ocupación de Frejus, enlazando con las tropas aerotransportadas.
	Idem id. 3.ª División E. Unidos.	Asalto.	Bahía Cavalaire y Pampilone.	Tuvo dificultades para el desembarco por el minado de las aguas y las obstrucciones sumergidas; día D + 1 ocupó Lavandou.
D, de H horas a día D + 1.	Idem id. 1.ª Brigada, D. Acorazada francesa.	Desembarco.	Rada al oeste de bahía de Saint Maxime.	Concentradas el día D + 1 en la región Bour-nes-Cogolin.
	Idem id. 1.ª y 3.ª Divisiones francesas.	Desembarco.	Saint Torpez.	
	1.ª Fuerza Especial Aero-transporta (51 Brigada Inglesa de Paracaidistas y 1.ª Fuerza de Servicios Especiales E. U.).	Prosigue sus misiones anteriores.	Zonas al oeste de Le Muy, Saint Torpez y Cannes.	En la tarde del día D ocupó Le Muy y La Mote, enlazando con la 36 y 45 Divisiones y acercándose a la costa favoreció los desembarcos de las fuerzas terrestres.