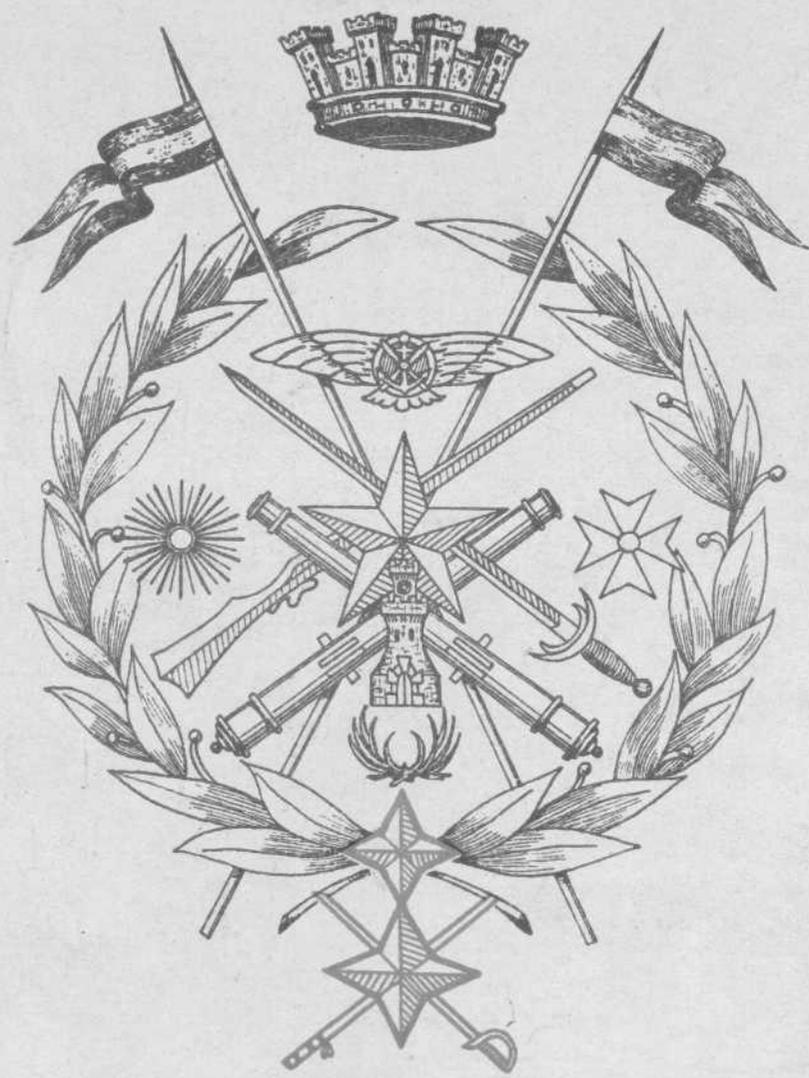


*Cajón de San Juan, León - Mayo 23 - 2º Regimiento
Valladolid*

MANIOBRAS MILITARES EN LOS MONTES DE LEÓN Año 1934



MEMORIA

3-14-1 1.000,- JT CM

MANIOBRAS MILITARES EN LOS MONTES DE LEÓN

Año 1934

Dirección

E. M.

MEMORIA

Introducción	1
Capítulo I.—Organización y funcionamiento de las Maniobras	37
Capítulo II.—Desarrollo	39
Capítulo III.—Resultados	43
Capítulo IV.—Anexo de los Cuadros	59
Capítulo V.—Anexo de los Cuadros	75
Capítulo VI.—Anexo de los Cuadros	85
Capítulo VII.—Anexo de los Cuadros	97
Capítulo VIII.—Anexo de los Cuadros	100
Capítulo IX.—Anexo de los Cuadros	102
Capítulo X.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XIV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XVI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XVII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XVIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XIX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXIV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXVI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXVII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXVIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXIX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXXI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXXII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXXIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXXIV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXXV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXXVI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXXVII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXXVIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XXXIX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XL.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XLI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XLII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XLIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XLIV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XLV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XLVI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XLVII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XLVIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo XLIX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo L.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LIV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LVI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LVII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LVIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LIX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXIV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXVI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXVII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXVIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXIX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXIV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXVI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXVII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXVIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXIX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXIV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXVI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXVII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXVIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXIX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXXI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXXII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXXIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXXIV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXXV.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXXVI.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXXVII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXXVIII.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXXIX.—Anexo de los Cuadros	103
Capítulo LXXXXX.—Anexo de los Cuadros	103



MADRID
IMPRENTA Y TALLERES DEL MINISTERIO DE LA GUERRA
1934

+ 1134763
C

INDICE

CAPITULO PRIMERO

	Páginas
Capítulo I.—Objeto de la Memoria.....	5
Capítulo II.—Plan de las Maniobras.....	9
Capítulo II.—Organización y preparación de las Maniobras.....	17
Capítulo IV.—Concentración	29
Capítulo V.—Operaciones	33
Capítulo VI.—Enlace	43
Capítulo VII.—Actuación de los Cuarteles Generales.....	59
Capítulo VIII.—Actuación de las Armas.....	75
I.—Infantería	75
II.—Caballería	86
III.—Artillería	97
IV.—Ingenieros	105
V.—Aeronáutica	109
A) Aviación	109
B) Aerostación	113
C) D. C. A.	113
Capítulo IX.—Servicios	115
I.—Artillería	115
II.—Ingenieros	115
III.—Intendencia	117
IV.—Abastecimiento de aguas	124
V.—Sanidad	125
VI.—Farmacia	129
VII.—Veterinaria	130
VIII.—Transportes y circulación	132
IX.—Correos	135
X.—Orden	135
Capítulo X.—Arbitraje y simulación de fuegos	137
Capítulo XI.—Dislocación	145
Capítulo XII.—Juicio crítico	147

CAPITULO PRIMERO

OBJETO DE LA MEMORIA

La importancia de las Maniobras realizadas en el otoño último en los Montes de León, no es preciso subrayarla.

A la cuantía de los elementos puestos en juego (un Cuerpo de Ejército de dos Divisiones orgánicas), se añade el ensayo por primera vez en nuestro país de servicios como los de arbitraje, simulación de fuegos, información, circulación y abastecimiento de aguas.

Y si se piensa en que el tema responde al caso típico de nuestro territorio: defensa de los puertos de una barrera montañosa, pues en el llano es poco aconsejable presentar batalla a un adversario superior en medios, cosa muy probable, se comprenderá hasta qué punto las Maniobras pueden ser una gran escuela, la mejor después de la guerra, y extraordinariamente fecunda en enseñanzas.

Por otra parte, el verdadero problema planteado, cuya sola enunciación nos releva de evidenciar su transcendencia, ha sido la posibilidad de adaptación de la organización de nuestras Grandes Unidades a la fisonomía topográfica y escasez de recursos de una región difícil, montuosa, incluso abrupta, de clima duro y vida rudimentaria; una de esas regiones en las que tanto abunda nuestra península y a las que, quiérase o no, habría que aferrarse para defender la integridad amenazada del suelo nacional.

Sumemos ahora a estas razones la del determinismo geográfico, según el cual, a ciertos puntos o accidentes, se circunscriben en todas las épocas los hechos de armas decisivos o típicos. Recordemos que a las Montañas de León llevaron sus contiendas, primero los romanos, que se instalaron en ellas como formidable baluarte de su penetración peninsular: después, suevos y godos; más adelante, los árabes en sus audaces incursiones por los dominios cristianos. No olvidemos que, finalmente, fueron teatro de las sangrientas luchas de nuestra guerra de la Independencia. ¿Y harán falta más argumentos para confirmar cómo, a través del tiempo, un inexorable designio histórico marca, con huella cada vez más honda, a las Montañas de León con el signo indeleble del determinismo geográfico? ¿Despreciaremos la reiterada lección que, continuamente, nos dan la Historia y la Geografía, hurtando a nuestra preocupación y estudio zona tan destacada desde el punto de vista militar?

En las últimas Maniobras, sobre la defensa de los puertos de Manza-

nal, Foncebadón y Prada de la Sierra y las condiciones de vida que ofrecen a las tropas, ha recaído la atención reflexiva, no sólo de la Dirección y del Mando, sino de todos cuantos en aquéllas han participado.

Recoger las enseñanzas de todos, presentarlas coordinadamente después de contrastarlas, es objeto de esta Memoria.

Una nota fundamental ha de presidirla por encima de toda otra consideración: la sinceridad.

Desde el primer momento, mantenerla y provocarla, ha sido propósito firme de la Dirección. No se respondería a la confianza que el país ha depositado en los Mandos y fuerzas actuantes, si por mal entendido espíritu se procurara falsear las conclusiones, trocando los defectos en aciertos o eludiendo la confesión de los propios errores.

El desembolso económico que representan unas Maniobras y la consiguiente limitación que se impone a su repetición y frecuencia, justifican asimismo la necesidad, que es además deber, de ser absolutamente veraces.

Otra cualidad característica ha de informar la presente Memoria: Los profanos o poco versados en la materia entienden, por lo general, que la finalidad de unas Maniobras es la instrucción táctica de las tropas y no, si acaso, su coronamiento.

La 3.^a Inspección del Ejército que las ha dirigido, se ha preocupado desde mucho antes de enterearse la probabilidad de que las hubiese, de que tal instrucción alcanzase para el otoño un grado de eficiencia que no obligase a supeditar unas Maniobras a la escueta finalidad de la enseñanza táctica. A conseguir ésta previamente, han obedecido unas meditadas normas complementarias del plan de instrucción que, rigurosamente aplicadas y controladas en todo momento, se han cifrado casi exclusivamente en la resolución de casos concretos, en el terreno y sobre el plano, por la oficialidad, clases y tropa. El período preparatorio de las Maniobras ha coadyuvado al perfeccionamiento, en práctica y teoría, de los conocimientos adquiridos y a la orientación de los mandos y fuerzas ejecutantes en la función táctica que probablemente habrían de desempeñar. Así, no se distraería su atención de otros problemas y aspecto de mayor envergadura que, rebasando los resultados propios de unas Escuelas Prácticas, alcanzan significación nacional y constituyen el objeto, ya conocido, fijado por el E. M. C. y recordado en líneas anteriores, de las Maniobras.

La enseñanza táctica, es, pues, a lo sumo, una faceta mínima en ellas, que persiguen, muy principalmente, el manejo y coordinación de Grandes Unidades, el funcionamiento de todos los servicios, incluido el ensayo de algunos nuevos y de material para deducir si es o no adecuado, y, sobre todo, comprobar si el enlace es una realidad y responde, en espíritu y en medios, a las necesidades y decisiones del Mando.

Con un punto de vista tan amplio, las Maniobras han de dar una visión del conjunto que excede del área en que estrechamente se desenvuelve el combate de las pequeñas unidades, y la táctica es no más que un

factor accesorio, un pretexto para poner en marcha el motor hacia tan trascendentes fines.

Por último, si la enseñanza en tan variados órdenes es el objeto de esta Memoria, respondería a un criterio en extremo particularista adscribirle exclusivamente al personal actuante.

En consecuencia, para que todos puedan aprender y para que los errores y deficiencias advertidos sean subsanados en otras Maniobras, esta Memoria abarcará dos aspectos: primero, el narrativo, bajo el cual, y por orden cronológico, se expondrá en qué han consistido aquéllas desde su organización y preparación hasta la dislocación de las fuerzas; y el segundo, el didáctico-crítico, que comprenderá cuantos errores y aciertos merezcan destacarse y no deban mantenerse en reserva por razones de prudencia nacional, impuesta por el más elemental patriotismo.

Fieles a este método, iniciamos la Memoria de las Maniobras en los Montes de León. Libres de amor propio, con ánimo de siembra fecunda en el cerebro de la oficialidad española, para mantenerla y exaltarla en el ansia ya viva de superarse en el cumplimiento de sus deberes profesionales, para corresponder a su entusiasmo y espíritu, y haciendo siempre honor a la Verdad.

CAPITULO II

PLAN DE LAS MANIOBRAS

Orientadas las Maniobras a los fines conocidos, precisaba encajarlas, para darles un aspecto formal, dentro de una acción táctica, y a este efecto se redactó por el Estado Mayor Central el tema a que habían de ajustarse. Un ejercicio de simple acción adolece del defecto de falsear la realidad, pues el ejecutante hace cuantas suposiciones convienen a su idea; los ejercicios de doble acción anulan el inconveniente, pero su desarrollo exige un gasto proporcionado a los efectivos que en ambos bandos intervienen, aún cuando sean los únicos que rinden la máxima utilidad; queda la solución del enemigo simulado con los inconvenientes que ello tiene y las dificultades que presenta su movimiento. Este ha de hacerse con arreglo a un programa perfectamente coordinado con el plan de actuación del bando ejecutante y enlazado rigidamente para simultanear las acciones.

No se pueden ocultar las dificultades que esto presenta y así se hicieron notar en la práctica. La naturaleza del terreno puede imponer retrasos que se traducen en la pérdida del contacto con el enemigo simulado, al que por su insignificancia real no se ve de allí en adelante. ¿Solución? Un programa bien detallado y concreto, pero que pueda sufrir las variaciones que las circunstancias locales e imprevistas impongan y una red de transmisiones especializada para este servicio, que permita una comunicación instantánea de las variaciones sufridas, para que las acciones resulten siempre coordinadas, lógicas y fructíferas en enseñanzas; transmisiones, que al faltar casi en absoluto, hicieron que la acción no se desarrollara de una manera adecuada al fin perseguido.

El tema a que había de ajustarse el desarrollo suponía que un Ejército azul, constituido por cuatro Cuerpos de Ejército a dos Divisiones, había logrado desembarcar en las costas de Galicia, avanzando hacia el centro de la Península; el bando rojo, para oponerse a ese avance, organiza rápidamente un Ejército, compuesto por tres Cuerpos a dos Divisiones, tres Brigadas de montaña y una Brigada de Caballería con un batallón de ametralladoras, con misión de contener al enemigo hasta que el bando rojo pueda tomar la ofensiva, impidiéndole el paso de la cuenca del Sil a la del Duero, y dentro de esta misión general, el Cuerpo de Ejército ejecutante había de impedir el paso del enemigo desde la cuenca del Sil a la del Tuer-to. Se suponía que el bando azul tenía el dominio del mar.

El bando rojo había de estar en disposición de actuar el día 26 de septiembre.

Para dar realidad a la acción, y teniendo en cuenta lo manifestado, se redactó un plan de actuación del bando azul, que en síntesis es el siguiente:

«Un ejército invasor, bando azul, compuesto de cuatro Cuerpos de Ejército, ha conseguido desembarcar en las costas de Galicia.

Vencida la resistencia que le pusieron las fuerzas defensoras, bando rojo, ha avanzado hacia el interior y se ha concentrado en Orense y Lugo.

Cada uno de estos Cuerpos se compone de dos Divisiones de organización ternaria, con elementos motorizados y algunas unidades de carros de combate. Parte de su artillería es de calibre 152 milímetros, de un alcance superior a 12.000 metros. Su aviación, en cambio, es escasa y poco activa.

Ha dejado en Lugo un Cuerpo de Ejército y con los tres restantes, séptimo, noveno y décimo, ha continuado su marcha hacia el interior de nuestra Península, débilmente combatido por los restos de Ejército rojo derrotado en Galicia y por la población civil alzada en armas.

Esos Cuerpos tienen como ejes de marcha las carreteras de Lugo a Ponferrada, Orense a Ponferrada y Orense a Zamora y se supone han alcanzado, en la jornada del 24 de septiembre, Cacabelos, Villamartín y Barco de Valdeorras, respectivamente.

Las fuerzas de simulación de fuegos, que figurarán el bando azul, no empezarán a representarle hasta el día 25, dedicando los días 22, 23 y 24 de septiembre a reconocer el terreno y a realizar los ejercicios preparatorios que crea convenientes el Jefe de dichas fuerzas para el mejor desarrollo del plan a ejecutar en los días sucesivos.

El día 25 las vanguardias de la 14.ª división azul se instalan en las alturas de Cobrana y Congosto y las de la 9.ª alcanzan el puente de Domingo Flores.

En la madrugada del 26 el bando rojo, que viene conteniendo al enemigo, se retira al amparo de la Caballería propia, extendida por la orilla izquierda del Boeza, aprovechando la lentitud de marcha del bando azul, que en la mañana de este día logra alcanzar la línea Almázcara-Calamocos-Campo (2 kms al E. de Ponferrada)-Villar de los Barrios (3 kms. al SO. de Molinaseca), adelantando por la tarde del mismo día su derecha hasta los vértices Pelote y María González (línea 2 kms. al O. de Molinaseca).

En la mañana del 27 alcanza el bando azul la línea San Román de Bembibre-Villaverde de los Cestos-Calamocos-Molinaseca, y por la tarde consigue llegar a la línea Bembibre-Matachana-Castropodame-Onamio, sin pasar de Molinaseca, ni su derecha el arroyo Pequeño (al S. de Molinaseca y 1 km. al O. de Espinoso de Compludo).

El mando del bando azul se propone forzar a toda costa el paso del Puerto de Foncebadón, más accesible que el desfiladero de Torre de Santa Marina, más corto en 20 kms. a Astorga y que no ha de oponerle contrafuertes sucesivos, en los que el enemigo pudiera apoyar su defensa y ade-

más le permitiría envolver el desfiladero y utilizar así la carretera general, ya que el trozo de carretera de Foncebadón-Riego de Ambrós falta en gran parte.

Se prepara el ataque sobre Foncebadón en las direcciones Molinaseca a Riego de Ambrós y Castropodame-Matachana hacia Turienzo Castañero y San Pedro Castañero, ataque que se realizará en la madrugada del día 28.

A las siete de la mañana de este día se extiende el bando azul por la línea Albares de la Ribera, km. 367 de la carretera general (al SO. de Albares), San Pedro Castañero-Turienzo Castañero-Castropodame-Camino a Onamio-Riego de Ambrós, y desde aquí, en línea discontinua, hasta apoyar su extrema derecha en Espinoso de Compludo.

Fracasado el ataque, a las trece, el enemigo reanuda su acción a las quince, con gran actividad en su flanco izquierdo, quedando la situación, al finalizar la jornada, en el mismo estado en que se encontraba al amanecer.

El bando azul, en vista de las dificultades y resistencias encontradas, decide el forzamiento del paso de Torre de Santa Marina.

A las dos horas del día 29, el flanco izquierdo enemigo, desde Turienzo Castañero, logra avanzar hasta las alturas al SO. de Albares, entre este pueblo y Torre de Santa Marina. El bando rojo se retira de Valdolla (3 kilómetros al E. de Albares) y el bando azul se adelanta hasta Torre y rebasa el km. 360 de la carretera (salida E. de Torre), pero es descubierto por el tren de iluminación y detenido por la acción roja. A las siete se inicia una intensa preparación de Artillería, y al lanzarse la Infantería al ataque es detenida por el fuego de la defensa y a las diez horas se repliega el atacante hacia Molinaseca y Bemibre».

El plan de actuación del bando azul fué complementado con unas instrucciones en las que de una manera detallada y concreta se desarrollaba la idea expuesta, marcándose las acciones que habían de realizarse, unidades que podían ser supuestas y todos cuantos datos condujeran a que la acción se desenvolviera de una manera armónica, tratando de anular los inconvenientes que la simulación de tropas lleva en sí.

El bando rojo también tenía que estar sujeto a un plan de actuación en relación con las acciones que desarrollaría el azul, y para ello se previno que durante los días 23 y 24, y, si fuera preciso, el 25 las fuerzas adelantarian sus estacionamientos, con objeto de ganar tiempo y acercarse a las posiciones, que serían ocupadas el día 26.

Como los efectivos de los actuantes no eran los correspondientes a las unidades en pie de guerra, en la posición avanzada las compañías efectivas que la ocuparan representarían los terceros batallones de los regimientos que realmente faltaban.

Los Grupos divisionarios de Caballería desempeñarían los días 24 y 25 los servicios de vigilancia y seguridad reglamentarios, delante de sus Divisiones respectivas, pero el 25 por la tarde, y siempre cubriendo el frente de sus Divisiones (la 7.^a hasta las alturas E. de Molinaseca y de Onamio, y

la 8.ª desde este lugar hacia el E.), establecerían contacto con el enemigo, y, combatiendo siempre a pie, sin rebasar en ningún caso la línea que, pasando por Calamocos, sigue la margen izquierda del río Boeza, para la 7.ª División, ni la determinada por Villaverde de los Cestos, San Román de Bembibre, San Esteban del Toral y el Valle, para la 8.ª, formarían una sola línea con el Regimiento de Caballería de Cuerpo de Ejército, cuyo Coronel tomaría el mando de toda la Caballería y con sus escuadrones de reserva atendería las posibles necesidades del combate. Hasta el día 26 por la mañana el Regimiento número 4 cubriría parte del frente de la 8.ª División, dependiendo de este General.

A la hora del repliegue los escuadrones de la 7.ª lo harían por los caminos Riego-Acebo-Foncebadón y Riego-Tejedas-Foncebadón. Los escuadrones de la 8.ª y elementos pesados del Regimiento número 4, por el carretera general, y el resto del Regimiento de Caballería número 4 por el camino de Folgoso de la Ribera-Trémor-Ucedo, constituyendo, en la Chana, una reserva de fuegos a disposición del C. E.

Dada la naturaleza rocosa del terreno, cubierto además de brezo, en su totalidad, el poco tiempo disponible para realizar un programa serio de trabajos, no se realizarán de fortificación y sólo en algunas tierras ejecutará la Infantería atrincheramientos ligeros para cubrirse un hombre tendido.

Los grupos y secciones de Transmisiones de Cuerpo de Ejército realizarán a partir del día 25 los tendidos de red que se les ordene directamente.

Las instrucciones complementarias correspondientes no precisaban ser redactadas de antemano ya que constituirían las operaciones que habrían de realizarse y las decisiones adoptadas se reflejarían en las órdenes que el Cuerpo de Ejército dictaría oportunamente.

Los planes expuestos sufrieron variaciones. El ejercicio correspondiente al día 28 se supone fracasado a las diez horas en lugar de a las once y a esta hora se reanudó el ataque que nuevamente se consideró fracasado a las doce horas, suspendiéndose lo referente a la acción de la tarde.

El día 29, en vista del mal estado del tiempo, la superioridad determinó la suspensión del ejercicio correspondiente a dicho día, así como la formación para una revista proyectada que había de pasar el Excmo. Señor Presidente de la República.

Dos observaciones interesantes conviene hacer constar antes de pasar a exponer la actuación de los diversos elementos interventores en las Maniobras. Se refieren al manejo del enemigo simulado y al empleo de la Caballería.

Ni por lo dispuesto en los reglamentos, ni por la conveniencia para el desarrollo de los ejercicios cabe duda que quien ha de accionar al enemigo es el Director de las Maniobras para crear situaciones que obliguen a determinaciones del ejecutante y juzgar de este modo su labor intelectual. Pero recayendo la Dirección en la misma persona que la ejecutante

el espíritu de las disposiciones se falsea, pues las situaciones creadas serán forzadas, aun inconscientemente, a facilitar la acción que se persiga.

No obstante estas consideraciones no pareció conveniente, en un primer ensayo, separar la Dirección de la Ejecución, precisamente para que el ejercicio no degenerara en uno de doble acción sin enemigo real, sino que hubiese una coordinación perfecta y absoluta entre ambos bandos y no dejarlos en una perjudicial libertad de acción, impidiendo así que los ejercicios derivaran por derroteros no previstos, pero en otras Maniobras será necesario que la Dirección y la Ejecución estén perfectamente separadas.

Acordado, pues, el que no fueran distintas las personas que habían de ejercer la Dirección y la Ejecución, la delegación del manejo del enemigo había de recaer en alguien que siguiera, naturalmente, las directivas que se le señalarían.

Parece desprenderse del «Reglamento para el Servicio de Arbitraje y Simulación de Fuegos» que el Jefe de este servicio, como delegado del Director y siguiendo sus inspiraciones, había de ser quien a la vez fuera animador del enemigo simulado.

La misión del Arbitraje requiere un perfecto conocimiento, anterior a la acción, del plan del enemigo simulado, pero esto no es bastante para justificar la reunión de ambos cargos en una sola persona y, por otra parte, el reglamento citado deja libertad al Director para delegar en el Jefe de Arbitraje, todo o parte de este servicio, y teniendo en cuenta la necesidad de una acción más directa en esta ocasión, ya que de un ensayo se trataba, se reservó la Dirección aspecto tan interesante de las Maniobras, pero sin sustraer al Arbitraje el conocimiento que precisaba para ejercer su función como animador del combate e informador a las unidades arbitradas de aquellas situaciones y noticias que no alcanzaran a percibir por sí.

En cuanto al empleo de la Caballería, hemos de decir que nos hemos sujetado a la idea del Estado Mayor Central del ensayo del Grupo de Reconocimiento Divisionario.

Es la primera vez que de un modo oficial se da a la Caballería divisionaria el título de Grupo de Reconocimiento, denominación que nos ha parecido inadecuada, pues no es el reconocimiento misión exclusiva de esa Arma, ni tampoco la única que tiene, y, por tanto, la denominación que más le cuadra es la de Grupo de Caballería Divisionaria, como se dice Infantería y Artillería Divisionarias o de Cuerpo de Ejército en su caso.

Más adelante, veremos el juicio formado sobre su organización y funcionamiento.

Una solución, de acuerdo con el funcionamiento clásico de esta Arma, hubiera sido haber formado dos agrupaciones de regimiento que, penetrando por Manzanal y Foncebadón, o bien constituyendo una sola columna, por este último puerto, hubiera ido directamente a buscar contacto con el enemigo al NO. de Ponferrada. También hubiera estado conforme con los

principios más conocidos, haber dejado las Caballerías Divisionarias en seguridad próxima y la de Cuerpo de Ejército en seguridad a distancia. Pero teniendo en cuenta la idea perseguida por lo que se refiere al ensayo dicho, la necesidad de cubrir un extenso frente y lo preceptuado en el artículo 247 del Reglamento de Grandes Unidades se adoptó la solución intermedia por lo cual la Caballería de las Divisiones cubriría sensiblemente a las suyas, el regimiento de Cuerpo de Ejército tendría, en cierto modo, una misión al flanco derecho, misión que le es propia y el Arma tendría un mando único muy conveniente para sus acciones.

Es indudable que la falta de tiempo ha obligado a crear las situaciones forzadas para poder realizar maniobras. Descontados del plan primitivo cuatro días para concentrar las fuerzas y cuatro para la dislocación no había posibilidad, teniendo en cuenta la distancia de la zona de concentración a las posiciones que habían de ocuparse, de otra cosa sino marchar a ellas, ver su trazado y volverse sin ejecutar otra acción; y a fin de remediar, en lo posible, esta situación inconveniente, se forzó el tiempo destinado a la concentración y dislocación haciendo estas operaciones en tres días cada una y de este modo se disponía de seis en vez de cuatro y poder así realizar ejercicios de combate, teniendo el Cuerpo de Ejército dispuesto para actuar el día 25 en vez del 26 como el tema marcaba. Pero impuesta, posteriormente, la ejecución de la revista mencionada anteriormente, el tiempo se vió nuevamente reducido por la necesidad de efectuar, además, una previa reunión de las tropas en Manzanal y el Ganso, ordenándose, a este efecto, una segunda concentración, como en el plan de actuación del bando rojo se indica, ya que la distancia a que el enemigo se encontraba y la existencia de tropas amigas que contenían su avance, permitían efectuar desplazamientos al abrigo de la protección que ambas proporcionaban.

La simulación enemiga era escasa, sus efectivos habían de representar unas unidades a las cuales no podía dárseles las dimensiones necesarias para que en anchura y profundidad dieran sensación de la unidad representada y tener realidad bélica, pues por bien dirigidas que estén, por inteligentes que sean los jefes de los pequeños grupos formados, ni la aviación en sus reconocimientos, ni las tropas terrestres en su observación podrán formarse idea exacta del adversario y sus reacciones no podrán estar de acuerdo con la idea perseguida sino con la realidad observada. Que unos soldados, en escasísimo número, simulen un batallón, que unos jinetes figuren un escuadrón, que una pieza de artillería y en ocasiones un simple petardo represente un grupo o una agrupación de artillería, que la velocidad del tiro pueda considerarse aumentada un número de veces arbitrario no puede convencer a nadie y no es posible, por lo tanto, que el actuante se comporte con los impulsos adecuados a la situación supuesta, como sucedería en el caso de actuar ante fuerzas similares o inferiores pero capaces de ofender, maniobrar, sorprender, vigilar de cerca en todo el frente.

Preferible sería dar mayor efectivo al adversario supuesto aun cuando se simulen unidades en los dos bandos y mejor que todo, el ejercicio de

doble acción, con los inconvenientes de gastos que consigo lleva, aun cuando fuera con fuerzas desiguales en efectivos en forma que la más numerosa y fuerte se encargase de la ofensiva y la más débil de la defensiva en una zona apropiada, caso más frecuente en la guerra, lográndose de este modo mayor interés y estímulo por parte de los bandos actuantes y, además, una mayor enseñanza en lo que se refiere a la capacidad ofensiva y de maniobra del atacante en relación con la del defensor.

Las maniobras de cierta importancia, deberán ser, pues, de doble acción con la libertad y la responsabilidad correspondiente a los ejecutantes de cada bando aunque subordinados, como es lógico, a un Jefe y Director supremo.

No siendo posible efectuar el ejercicio de doble acción y teniendo que recurrir a la simulación, el bando representado debe ser el que lleve la acción defensiva; pero el bando real ha de ir al completo de sus unidades ejecutantes.

Por ello en las maniobras efectuadas hubiera sido más real y de mayores enseñanzas haber realizado un ejercicio táctico con una División al completo para poder manejar unos efectivos aproximados a los de pie de guerra, con la actual organización, simulando o suponiendo la actuación de las divisiones que conviniera y entonces, más todavía, se hubieran puesto de relieve sus defectos con la imposibilidad absoluta de manejar los trenes de Cuerpo, realizar el municionamiento, mover y manejar toda la masa que representa en pie de guerra una División de las actuales que, como más adelante se verá, sus inconvenientes han sido muchos, las dificultades grandes, la inadecuación de cierto material absoluta y el conjunto pesado e incapaz de funcionar en un terreno como el utilizado y menos apto todavía en otras partes donde la naturaleza del suelo aumenta los obstáculos.

CAPITULO III

ORGANIZACION Y PREPARACION DE LAS MANIOBRAS

I.—FIJACION DE PLANTILLAS

Las plantillas fueron determinadas por el Estado Mayor Central, pero se concedió autorización a la Dirección para modificarlas en su detalle.

Se compusieron así unas plantillas para maniobras muy inferiores a las de pie de guerra, pero que, dentro de su limitación, permitirían ensayar la actuación de las distintas Armas, especialidades y Servicios que integran un Cuerpo de Ejército, y también su material.

En realidad, se iba a operar en montaña. El artículo 224, párrafo 3.º del Reglamento de Grandes Unidades prescribe, para este caso, aumento en la dotación de los medios de transporte divisionarios. Sin embargo, el aumento se redujo a la Compañía de Intendencia de la Brigada de Montaña II en sustitución de otra Compañía hipomóvil que, según orden ministerial, debía afectarse a la D. I. 8.

Si se hubiesen agregado a las fuerzas actuantes en gran cantidad elementos suplementarios a lomo, no se habría ensayado el material, lo que era una de las finalidades de las Maniobras, y el problema de la posibilidad de adaptación a terreno montañoso de la organización de nuestras Grandes Unidades se hubiera, evidentemente, escamoteado.

Para dar a este problema mayor realidad, claro es que hubiese sido preferible marcar unas plantillas de pie de guerra, extraídas, ya que no en su detalle, sí en su esencia, de los textos reglamentarios. La enseñanza habría sido mucho mayor y esto sugiere la conveniencia de que a unas futuras maniobras se lleve, cuando menos, para tener idea por primera vez en España de su volumen, capacidad logístico-táctica y necesidades vitales, una División al completo de sus efectivos.

Ahora bien, el incremento que supondrían para el presupuesto unas plantillas de pie de guerra, hubiese obligado a multiplicar considerablemente los gastos, o a constreñir las Maniobras al área de actuación de una División y no de un Cuerpo de Ejército, con lo que muchos de los nuevos servicios que habían de ensayarse quedarían prácticamente anulados o restringidos sobremanera.

La única solución aceptable, por tanto, si no se había de modificar el objeto de las Maniobras, no podía ser otra que la de asistir a ellas con

unas plantillas reducidas y sin dotar en gran escala a las Divisiones de elementos a lomo.

Y la enseñanza de carácter general, respecto a fijación de plantillas, es, para evitar precipitaciones en su formulación y el inevitable forcejeo con las unidades que, en su buen deseo de ir bien dotadas, multiplican sus solicitudes de rectificación de detalles, a veces con entorpecedor retraso, la preparación con tiempo, durante el invierno, de unas plantillas bien meditadas para las Maniobras que, una vez pasadas a informe de algunos Cuerpos, no se variarían ya.

II.—COMO SE COMPLETARON LAS PLANTILLAS

Sistema seguido.—Se fijó por orden circular de 30 de julio último, en la que se dispuso la realización de las Maniobras.

En la función de completar efectivos intervinieron inicialmente:

El Estado Mayor Central, determinando, como dijimos, las plantillas; dictando instrucciones para la movilización, por los Cuerpos, del personal de tropa y reservándose la designación del personal de oficiales (Servicios de arbitraje, simulación y abastecimiento de aguas, Comandante de Artillería de C. E., etc.) complementario de las plantillas.

La Subsecretaría del Ministerio, ordenando a la Sección de Personal el destino del de oficiales designado por el Estado Mayor Central; y a la de Material, en vista de las peticiones directas formuladas por los Cuerpos, que dotase a éstos del ganado y material complementarios, a base de los elementos de las Divisiones I. 1 y 6.

La Dirección de las Maniobras, rectificando las plantillas en lo que a su juicio consideró indispensable y comunicando a los organismos superiores, antes citados, estas modificaciones y lo que, para completarlas, estimaba de urgencia.

No se pudieron evitar con este sistema importantes dilaciones que impidieron atender con oportunidad necesidades inaplazables de los Cuerpos, dándose incluso el caso de que algunos elementos se recibieran en la zona de concentración, cuando ya habían empezado a dislocarse las fuerzas.

Más adelante, cuando tratemos del enlace en todos sus aspectos, se exponrán las causas de las deficiencias habidas, proponiendo soluciones.

Casi todas las unidades de Cuerpo de Ejército, como pertenecientes a Regimientos que no asistían en su integridad a las Maniobras, pudieron dotarse al completo. No así el Batallón de ametralladoras II ni los Grupos de Información, Intendencia y Sanidad, que lo mismo que los Cuerpos divisionarios necesitaron ser dotados de personal, ganado y material en notable proporción.

Personal.—El personal de tropa, excepto el de especialistas, se obtuvo mediante movilización por los Cuerpos, acudiendo los individuos llamados, salvo un número insignificante.

El personal de oficiales y especialistas fué agregado procedente de

otras unidades. Se autorizó para designarlo de las primera y sexta Divisiones, pero, como era grande el número de los que se necesitaban, fué preciso pedir autorización para agregar personal de la 5.^a División, tanto más cuanto que de la 6.^a se daban la mayor parte de las unidades de Cuerpo de Ejército. En principio, estas agregaciones debía ordenarlas la Sección de Personal del Ministerio, y a ella se hicieron por los Cuerpos las oportunas peticiones; pero el 26 de agosto apareció en el D. O. una orden disponiendo que fuera la Dirección de las Maniobras la que diera las órdenes oportunas, con el consiguiente retraso y dificultades por no poder ordenarlas en otras Divisiones que las que se le asignaban en dicha disposición.

La incorporación de este personal hubiera debido efectuarse el día 7, fecha en la que, con arreglo a la Orden Ministerial que dispuso la realización de las Maniobras, debían estar los Cuerpos al completo de personal, ganado y material; pero esto hubiera implicado el abono de quince días de dietas a todo el personal agregado, sobre los doce días autorizados, y, como eran muchos los agregados, hubiera representado una suma de importancia, que no hubiera cabido en el presupuesto, por lo que tuvo que hacerse la incorporación el día de salida de los Cuerpos y aun para algunos al llegar a la estación de desembarque en la zona de concentración.

El personal que había de reforzar la plantilla de la 3.^a Inspección para constituir el Cuartel General de la Dirección se fué incorporando paulatinamente, habiéndolo hecho algunos casi la víspera de las Maniobras. Esto, a más de representar un recargo en el trabajo de los demás, impidió la compenetración necesaria de todos en la misión que les incumbía, por lo que sería de desear que la Dirección estuviera constituida con su plantilla completa desde el principio de los trabajos, por lo menos la primera sección, que con tanta intensidad actúa en el período preparatorio.

También la Jefatura del Servicio de Arbitraje debe estar constituida con anticipación para desarrollar las bases de su labor, función que en el caso actual ha tenido que desempeñar el personal de la Dirección, sin que hasta fecha muy próxima a la del principio de las Maniobras hayan podido ocuparse de su futura actuación el Jefe del Servicio ni los Jefes de Grupo.

Las circunstancias señaladas en los párrafos precedentes habrán de ser tenidas en cuenta al formular los presupuestos de Maniobras.

Los Cuerpos solicitaron conductores para el material automóvil, sin expresar qué clase de carruaje debían conducir; por otra parte, al enviarse automóviles de Cuerpos que no participaban en las Maniobras para completar las dotaciones de los que a ellas asistían, se enviaron aquéllos con sus conductores, sistema que es el más adecuado para la mejor utilización del material, pero dió lugar a que en algunos Cuerpos se encontraran con un exceso de conductores, que fué preciso devolver.

Circunstancias de todos conocidas limitaron en los últimos días de preparación de las Maniobras la incorporación de elementos procedentes

de la 1.^a División, entre otros la de 180 soldados de Intendencia para completar la plantilla del Grupo de Cuerpo de Ejército; esta importante reducción en una plantilla de cuatrocientos hombres, obligó a llevar incompleto el citado Grupo.

Para la organización de la Compañía de Intendencia de la Brigada de Montaña II se tropezó con la dificultad de que la plantilla de personal de paz era la mitad de la de Maniobras, por lo que hubiera sido precisa la movilización de tres llamamientos; y si se completaba por la 1.^a División, los nuevos elementos carecerían de instrucción a lomo. Se solucionó el problema llevando personal de la unidad similar de la Brigada de Montaña I, que quedó casi sin el necesario para el servicio.

Los Grupos de Intendencia, que no tenían en su organización anterior unidades hipomóviles, carecían de personal con instrucción de carreteo y tampoco disponían de carruajes y atalajes para darla; porque, aunque en las plantillas de paz de primero de julio ya figuran unidades hipomóviles, no habían recibido aún el material. Este se les envió apresuradamente poco antes de las Maniobras.

Ganado.—El necesario para completar las plantillas alcanzaba la cifra de 1.200 caballos y mulos. La Sección de Material del Ministerio organizó perfectamente el movimiento de ganado, y los Cuerpos lo recibieron con oportunidad, si bien se notó escasez de mulos de tiro, que hubieron de ser suplidos, en una buena proporción, por mulos de carga.

Para dotar de ganado al Regimiento de Artillería ligera número 16 y al Parque de Artillería Divisionario número 8 se enviaron del 2.^o Ligero unos 300 caballos. La falta de locales para alojarlos, coincidiendo con un temporal de lluvia, dió lugar a que se presentaran en dicho ganado algunos casos de muermo, privando a los Cuerpos citados de poderlos utilizar. Se solucionó esta dificultad enviando a Astorga la oficialidad, Planas Mayores, sirvientes y material de los Cuerpos citados, y, desde Logroño, el ganado necesario, con sus conductores.

Material.—En cuanto a la dotación de material, el problema se agudizó sobremedida, pues se necesitaban más de 200 carruajes automóviles y más de 100 de tracción animal, y había verdadera escasez de recursos en las unidades y elementos de los que no había existencias en los Parques, como cubas, aljibes, tanques, etc. Este material se remitió a los Cuerpos en la medida de lo posible, pero el envío se hizo con retraso por tener que solicitarlo de la Sección de Material del Ministerio, que no atendió los pedidos con la premura con que lo hizo respecto al ganado, habiéndose dado el caso de que hubo Cuerpo que por solicitar tiendas individuales en escritos en que se englobaban también peticiones de personal, no recibieron aquéllas, por no haber dado cuenta la Sección de Personal a la de Material de la parte que a ésta competía resolver. Razón ésta que destaca la necesidad de centralizar todas las peticiones en la Dirección de las Maniobras.

Se evidenció tal necesidad en el envío y los transportes, sucediendo

que casi todos los Cuerpos emprendieron la marcha sin el material necesario, faltándoles a algunos más de la mitad de su dotación. Durante todas las Maniobras, incluso la dislocación, se ha estado recibiendo material, habiéndose consignado vagones para la estación de embarque de algunas unidades cuando éstas estaban ya en la zona de Maniobras, todo ello debido, indudablemente, a falta de armonía entre las órdenes de envío de material y las de marcha de las unidades, siendo contadas las que han llegado a tener completas sus plantillas, en lo que han influido también las necesidades surgidas en la 1.^a División por las circunstancias aludidas al hablar del personal, la incompleta exactitud de los resultados de las revistas de inspección del material automóvil y acaso algo de resistencia por parte de algunas unidades a desprenderse del material que poseían.

Aspecto interesante de la organización fué también el relativo al suministro de las tiendas individuales. El retraso en el envío de material, por la naturaleza y clima de la zona de Maniobras, aun cuando este último en los primeros días no acusó bajas temperaturas, al ser obligado en ella el vivac, o a lo sumo el cantón-vivac, adquirió singular importancia.

En el capítulo correspondiente al enlace estudiaremos las causas originarias de que algunos Cuerpos no recibieran sus tiendas con oportunidad.

III.—COMPARACION DE LOS EFECTIVOS DE MANIOBRAS CON LOS DE PIE DE GUERRA

a) OBJETO DE ESTA COMPARACIÓN

La necesidad de deducir enseñanzas de las Maniobras para el no probable caso de una guerra, induce a una comparación de organización y efectivos entre las unidades de Maniobras y las que sin carácter oficial y para fines de instrucción se emplean en los Centros de enseñanza como posibles para pie de guerra.

De un primer examen se saca la consecuencia inmediata de que son análogas en organización, pero considerablemente reducidos los efectivos de las unidades actuantes.

Pudiera creerse que por existir diferencias tan importantes no se podrían deducir enseñanzas fructíferas, pero la analogía antes citada y el haber asistido todas las unidades fundamentales, atenúan el inconveniente de que los efectivos fueran muy distantes de los de pie de guerra.

b) DIFERENCIAS ESENCIALES RESPECTO A ORGANIZACIÓN.

1.º No han asistido a las Maniobras las siguientes unidades que figuran en las plantillas de pie de guerra de C. E.:

Unidades de Aerostación y escuadrillas divisionarias.

Parque de Artillería de C. E.

Parque de Ingenieros de C. E.

Hospital de campaña de C. E.

Depósito de remonta de C. E.

El Regimiento de Trabajadores no existió como tal, pues el 36 de Infantería tuvo eventualmente esta misión.

2.º Infantería.

Los Regimientos fueron con:

Dos batallones en lugar de tres.

Tres compañías de fusiles por batallón, en lugar de cuatro.

Dos secciones por compañía de fusiles, en lugar de tres.

Dos secciones por compañía de ametralladoras, en lugar de cuatro.

Sección de máquinas incompleta (sólo morteros).

Esto hace que al conjunto de las infanterías divisionarias correspondieran:

96 secciones, en vez de 288.

192 fusiles ametralladores, en vez de 576.

128 ametralladoras, en vez de 394.

Hay que aumentar a esta Infantería un batallón de ametralladoras (una compañía de fusiles a dos secciones y tres compañías de ametralladoras a dos secciones a cuatro máquinas, lo que da un refuerzo de cuatro fusiles ametralladores y 24 ametralladoras sobre la plantilla orgánica).

Es decir, que el armamento y efectivos de la Infantería es algo más de un tercio de los de pie de guerra, si bien por razones de orden táctico se dieron por supuestos los terceros batallones y cuartas compañías.

También asistió el Batallón Ciclista afecto a la Caballería, tanto divisionaria como de C. E.

3.º Caballería.

Se substituyó el *escuadrón divisionario* por un grupo de reconocimiento de dos escuadrones a tres secciones de sables y una sección armas ametralladoras, más una compañía de Infantería ciclista, lo que constituye un aumento de:

Seis secciones de sables, en vez de cuatro.

Dos secciones de armas ametralladoras, en lugar de una.

Dos secciones de Infantería ciclista, en lugar de ninguna.

Aproximándose bastante en efectivos y armamento a la plantilla de pie de guerra, aunque orgánicamente sea doble de ella.

El Regimiento de Caballería de C. E. se organizó con dos grupos a dos escuadrones de tres secciones, más un escuadrón de A. A., con ocho morteros y un grupo ciclista, ocurriendo algo análogo a lo de los grupos divisionarios; efectivos y armamento casi iguales a los de pie de guerra y orgánicamente el doble.

4.º Artillería.

Artillería de la D. I. 7.

Fueron dos grupos por regimiento, en vez de tres, sin columna de municiones.

Dos baterías por grupo sin segundo escalón, aunque supuestos éste y la tercera batería.

O sea: 32 piezas en vez de 72; es decir, menos de la mitad.

Artillería de la D. I. 8.

Un grupo de dos baterías sin segundo escalón ni columna de municiones, y un grupo con las piezas directrices, únicamente, por cada Regimiento.

O sea: 20 piezas en vez de 72; es decir, algo más de la cuarta parte.

Parques divisionarios y de C. E.

No contaron con escalón pesado de Infantería ni con el de reparaciones; el resto de los escalones muy reducido.

Puede decirse que en conjunto fué una cuarta parte de las plantillas de pie de guerra.

Artillería de C. E.

Pesada.—Fué un grupo de dos baterías sin columna de municiones en vez de un regimiento, con cuatro grupos de tres baterías; ocho piezas en vez de cuarenta y ocho; una sexta parte de pie de guerra.

D. C. A.—Una batería y P. M. de grupo en vez de tres baterías con compañía fotoeléctrica, o sea, cuatro piezas en vez de doce; una tercera parte.

Grupo de Información.—Llevó la plantilla de pie de guerra.

5.º Ingenieros.

a) Los batallones divisionarios a tres compañías de dos secciones y una compañía parque sin escalón de puentes, o sea, seis secciones en vez de nueve y ningún escalón de puentes en vez de dos. En efectivos y material próximamente la mitad del de pie de guerra.

b) El Grupo de Zarpadores C. E., orgánicamente igual que en pie de guerra, pero en efectivos y material la mitad.

c) *Transmisiones.*

El Grupo de C. E. con composición análoga a los divisionarios, no tuvo equipos motorizados, ni de tendido, ni de explotación. Su dotación, en personal y material, fué la cuarta parte de la de pie de guerra. No existió la sección colombófila.

de Transmisiones de Brigada no existieron.

Los grupos divisionarios con dotación de material casi igual a la de pie de guerra; respecto a personal, la mitad del de pie de guerra. Las secciones

d) *Alumbrado e Iluminación.*

Asistió una compañía mixta con tres secciones (dos de proyectores y una de alumbrado), con un total de ocho proyectores, como tropas de C. E.

6.º **Trenes regimentales.**

No han funcionado las secciones de abastecimiento y distribución en los Cuerpos, lo que obligó a acercar a las tropas los centros de entrega. Las secciones de reserva funcionaron normalmente.

7.º **Intendencia.**

Los grupos de Intendencia divisionarios se organizaron con dos compañías de dos secciones (una compañía hipo y otra auto), y una columna de subsistencias.

El de C. E. de igual constitución, más una compañía de Intendencia de montaña.

La dotación en personal y material fué la mitad del de pie de guerra, pero la sustitución de una compañía hipo por una auto en cada grupo, permitió, por el mayor rendimiento de ésta, la casi inmovilización del material de tracción animal. Por la naturaleza del terreno, la compañía de montaña prestó muy buenos servicios.

c) **CONSECUENCIAS DE LA ANTERIOR COMPARACION**

1.ª La capacidad de combate de la Infantería divisionaria es una tercera parte de la de pie de guerra.

El apoyo prestado a las compañías de primer escalón por las bases de fuego es igual que en pie de guerra, pues la reducción en armamento y efectivos fué en la misma relación.

2.ª La proporción de Caballería ha aumentado considerablemente, pues en armamento y personal es orgánicamente el doble de la de pie de guerra, mientras que las demás Armas están considerablemente reducidas.

3.ª La Artillería divisionaria es la mitad de la de pie de guerra, pero como la Infantería es una tercera parte, la proporción relativa entre estas Armas ha aumentado.

La artillería de C. E. fué una sexta parte de la de pie de guerra, grave inconveniente, pues limita extraordinariamente uno de los medios de acción de Mando, aparte de imposibilitar la afectación a las Divisiones de medios suplementarios de artillería

4.ª La organización en efectivos y material del Grupo de Transmi-

siones de C. E., fué inferior a las necesidades de su servicio, ya que la reducción del conjunto de la Gran Unidad no afecta en la misma proporción a lo que a Transmisiones se refiere.

5.^a La reducción de los trenes regimentales, la supuesta poca actividad enemiga y la proximidad de la estación de abastecimiento, han permitido la mayor aproximación a las tropas de los escalones de los servicios de mantenimiento.

d) COMPARACION GENERAL DE EFECTIVOS

De la comparación de efectivos entre el C. E. de Maniobras y el pie de guerra (estado núm. 1) deducimos:

1.^o *Personal*.—Los totales de C. E. representan menos de $\frac{1}{3}$ de pie de guerra.

Los elementos divisionarios entre $\frac{1}{4}$ y $\frac{1}{3}$. Los no divisionarios, próximamente $\frac{1}{3}$.

2.^o *Ganado*.—El conjunto de C. E. entre $\frac{1}{4}$ y $\frac{1}{3}$ del pie de guerra. El divisionario, próximamente $\frac{1}{4}$. El no divisionario, entre $\frac{1}{3}$ y $\frac{1}{2}$.

3.^o *Tracción hipo*.—Carruajes en el conjunto de C. E., menos de $\frac{1}{4}$ de pie de guerra.

Carruajes divisionarios, próximamente $\frac{1}{4}$. No divisionarios, menos de $\frac{1}{4}$.

4.^o *Tracción auto*.—El conjunto de C. E., algo menor que $\frac{1}{3}$ de pie de guerra.

El divisionario, algo menos de $\frac{1}{2}$. El no divisionario, poco más de $\frac{1}{5}$.

Es decir, que en efectivos no ha llegado a $\frac{1}{3}$ de pie de guerra, y en material y ganado, próximamente $\frac{1}{4}$.

Hay que hacer la observación de que no se han tenido en cuenta las variaciones en personal, material y ganado, por causas accidentales, ni los efectivos de los servicios de arbitraje y simulación, ya que las primeras vinieron impuestas por circunstancias de momento y la composición de los segundos no está regida por principios reglamentarios.

Como conclusión de lo expuesto, es de desear que en futuras Maniobras, por las razones antes apuntadas, se aproximen la organización y efectivos lo más posible a los de pie de guerra. Ahora bien, esto no implica que deban asistir todas las unidades, pues aquellas que carezcan de misión, bien por la naturaleza del tema o la del terreno, si su asistencia contribuye a dar a la Gran Unidad su volumen propio, que en marchas, estacionamientos y abastecimientos conviene tener presente, no compensa, en cambio, el gasto que origina en relación con el inapreciable rendimiento que tales unidades proporcionan y la nula enseñanza que obtienen.

ESTADO NUMERO 1

UNIDADES	PERSONAL		GANADO		CARRUAJES			
	Maniobras	Guerra	M.	G.	Hipo.		Auto.	
					M.	G.	M.	G.
D. I. 7.....	7.200	22.971	2 033	8.401	258	1.060	117	260
D. I. 8.....	7.200	22.971	2.033	8.401	258	1.060	117	260
Elementos no divisionarios.....	3.812	11.961	1.660	3.984	82	406	199	941
TOTAL C. E....	18.212	57.903	5.726	20.786	598	2.526	433	1.461

IV.—PERIODO PREPARATORIO

Inspiradas las normas dictadas por la Dirección para la instrucción de las unidades durante el período preparatorio en el criterio de que la práctica de ejercicios adaptados, dentro de las posibilidades que los campos de las guarniciones permitieran, a la naturaleza de la zona de Maniobras y a la clase de situación que se iba a resolver, descartara como principal toda finalidad de índole táctica y entrenara al personal y ganado en el manejo, utilización y transporte del material en terreno montañoso o bastante accidentado, sólo pudo lograrse, en parte, tal objeto por las siguientes razones:

1.ª Carencia de campos adecuados en algunas guarniciones.

2.ª Incumplimiento parcial de los programas de instrucción, en general bien formulados, a causa de que muchas unidades recibieron su ganado y material después de iniciado el período preparatorio.

Consecuencia importante que se deduce es, por consiguiente, la necesidad de que, al comenzar este período, los Cuerpos estén al completo de sus efectivos de toda clase. De lo contrario, pierden eficacia los programas de instrucción, que quedan reducidos a un mínimo inadmisibles, y las unidades asisten a las Maniobras con deficiente preparación.

V.—SERVICIO FERROVIARIO

Fué propósito primordial de la Dirección realizar con rapidez y exactitud las operaciones de concentración y dislocación, para lograr el mayor tiempo disponible en el desarrollo táctico del tema; para ello había que salvar las dificultades inherentes a un trazado de vía única entre León y Ponferrada, si bien en Astorga empalmaba la línea del Oeste, que permitía aumentar los rendimientos del tránsito.

Como punto más céntrico para el desembarque y el embarque se eligió Astorga, a pesar de que la capacidad y condiciones de su estación eran muy precarias, utilizándose también las de Brañuelas, Bembibre, Vegue-

llina, La Bañeza y Valderrey, de las cuales las primeras reunían mejores condiciones que la de Astorga, y, por su proximidad a los puntos iniciales de localización de fuerzas, las dos primeras, con Astorga, sirvieron para las tropas de la 8.ª División, y las últimas y Astorga para las de la 7.ª División y Cuerpo de Ejército.

La estación de León, la más importante de este trayecto y con mayores recursos, se encontraba distanciada de la zona 46 kilómetros, y unida con Astorga por una excelente carretera, lo que exigía a las tropas dos jornadas de marcha, y, debido a esto, sólo fué empleada para el desembarque y embarque de elementos auto, ciclistas y fuerzas de Caballería, para quienes era fácil recorrer esa distancia.

La situación excéntrica de la red ferroviaria del Norte y Oeste en esta zona de recorrido en relación con la radial de la península, y la carencia de estaciones de clasificación y depósitos de material, hacían difícil solucionar el problema de hacer circular 71 trenes militares con 2.430 carruajes en seis días (mínimo necesario para transportar las fuerzas ejecutantes), sin interrumpir el tráfico corriente y atender además a los normales servicios de suministro y evacuación.

No obstante estas dificultades, el esfuerzo de las compañías, respondiendo a las indicaciones de las Comisiones de Red, logró conseguir este rendimiento, merced a un esfuerzo de su personal y a un acertado y bien calculado plan de transportes. Contribuyó también a ello la ejecución de obras circunstanciales, apartaderos e instalaciones diversas que han sido sufragadas por el fondo de Maniobras.

Respondiendo a este concepto se agregaron a la Dirección, para la mejor ejecución del servicio las Comisiones 1.ª y 2.ª de la Red pertenecientes a la 2.ª Agrupación del Estado Mayor Central y si bien actuaron en inmediata relación y dependencia del Cuartel General, se ha podido comprobar que es necesario darlas una mayor intervención en el período preparatorio y ligarlas más estrechamente con el Mando para que funcionen como un elemento integrante más de la 4.ª Sección del Estado Mayor concurrendo conjuntamente con los elementos de la Dirección a los reconocimientos de la zona y asesorando, en su especialidad, al Mando, en aquellos extremos relativos a la técnica ferroviaria, recursos, capacidad de circulación y estacionamiento, perfiles de la línea, con su obligado reflejo en los servicios de tracción, como sucedía para los trenes ascendentes en el trayecto de Bembibre a Brañuelas y la clase y número de material disponible.

El plan de transportes, una vez aceptado por la Dirección, debe conceptuarse invariable en principio; las modificaciones que se introducen, ocasionan trastornos no sólo en los servicios ferroviarios, sino que se traducen en detenciones innecesarias, retardos y fatigas en las tropas y si estos efectos se han podido atenuar y subsanar por tratarse de un transporte aislado de dos Divisiones reducidas con elementos de un Cuerpo de Ejército, tratándose de un conjunto de Grandes Unidades por la repercusión en el plan general, no hubiera sido posible alterarlo. Las variaciones que por

causas ocasionales se produjeran, forzosamente se salvarían acudiendo a la flexibilidad y elasticidad con que hayan sido atendidos los cálculos que no deben alcanzar el límite del rendimiento.

En este concepto parece conveniente que para otras Maniobras, los cuadros de transporte se consideren como un precepto más de las órdenes de servicios y no se dicten modificaciones o apéndices que los modifiquen, y por la conveniencia de que se conozcan con anticipación, distribuirlos con anterioridad al reparto de las instrucciones o folletos, para el desarrollo de las Maniobras.

Representará esto una ventaja lo mismo para los jefes de las expediciones como para las compañías de ferrocarriles, que pueden acumular con tiempo material apropiado.

CAPITULO IV

CONCENTRACION

La premura de tiempo, como ya se ha hecho observar, al reducir el destinado a los transportes por ferrocarril hizo que los días tuvieran que ser aprovechados al máximo y aun cuando el día 19 pudieron ser transportadas algunas unidades como Zapadores, Trabajadores, Intendencia, etc., cuya presencia era indispensable, los tres días restantes eran insuficientes para realizar una concentración que respondiera a un criterio de urgencia en la llegada de las unidades.

I.—MARCHAS POR FERROCARRIL

El plan de transportes aprobado se ajustó en todas sus partes a las previsiones calculadas, y su ejecución, salvo ligeros detalles, respondió a las previsiones del Mando.

Es necesario hacer resaltar que, aun dedicadas casi por entero las actividades a los transportes de fuerzas, como es indispensable atender a los precisos para los servicios de mantenimiento, a fin de que exista una regulación de conjunto que haga compatible la circulación de unos y otros, se requieren dos condiciones: una de ordenación que se ha de resolver por la unificación del mando del servicio de transportes, que resida en la Jefatura de ferrocarriles como servicio integrante de la 4.ª Sección y otra de ejecución disponiendo de elementos tanto en personal auxiliar, como en material para ejercer una intervención administrativa, para poder efectuar las operaciones de descarga, descongestionamiento y vigilancia de muelles y vías; estos problemas se pusieron precisamente de manifiesto en este período de concentración porque a los transportes de tropa se sumaron los de artículos para el suministro, material de campamento, municiones y otros envíos de material diverso y ganado para completar las dotaciones reglamentarias.

El problema del enlace se resolvió por la Comisión de Red, buscando éste con los Cuarteles Generales o bien adoptando resoluciones en los casos urgentes y dando cuenta a la Dirección, ya que hasta el 20 de septiembre no se instaló en Astorga el Cuartel General y hasta el 25 no se estableció relación permanente con las Divisiones y la Comisión pudo resolver por tener conocimiento anticipado de la llegada de los elementos transportados

en trenes ordinarios por su constante relación con las compañías de ferrocarriles.

Para que, en lo sucesivo, se remedie esta falta de enlace, es conveniente que la Comisión de Red, dirija y conozca en todos los transportes por vía férrea que tengan relación con las tropas, o bien mantener de una manera real y efectiva enlace permanente con ella las cuartas Secciones de los Cuarteles Generales, al objeto de tener al menos un conocimiento sucinto de todos los transportes que no figuran en el cuadro general.

Esta unidad de dirección no se logrará si no va acompañada de los medios indispensables para ejecutar las órdenes y en este concepto se considera necesario constituir una comandancia de etapas de estación de abastecimiento, en el punto donde esté instalada la cabecera de la Comisión de la Red, teniendo afecta para las legalizaciones administrativas de los transportes el personal de Intendencia preciso, contar igualmente con personal sanitario para montar puestos de socoro y evacuación que tengan a su cuidado la asistencia de los enfermos dispuestos a embarcar y atiendan a los accidentes imprevistos que puedan originarse en las operaciones de embarque y desembarque, así como de una Sección de soldados de ferrocarriles para la ejecución material de las operaciones de tracción y descarga, con algunas camionetas.

Se llenaron estos cometidos en las Maniobras, designando durante algunos días un equipo de soldados del batallón de trabajadores, que prestaron excelentes servicios a pesar de su falta de especialización, constituyéndose la Jefatura de Transportes, a partir del día 25 en un local próximo a la estación, montando un puesto de recogida de enfermos en un coche de segunda y estableciendo un puesto de asistencia veterinaria en la estación; pero fácilmente se comprende, deben atenderse estas necesidades de un modo más estable.

Los reglamentos vigentes de transportes, embarque y desembarque, no especifican extremos tan interesantes para la buena organización de ellos y su ejecución, como la disposición de elementos en los trenes, la obligatoriedad de los jefes de la expedición de entregar al llegar a la estación de destino, en unión de un ligero croquis del acoplamiento del material en las plataformas o vagones, con las observaciones que les sugiera la experiencia del transporte, un estado de la fuerza, ganado, material y jalonamiento de itinerarios para el acceso a los puntos de reconstitución de las unidades, y en consecuencia, estos preceptos han figurado en forma de instrucciones (capítulo XVI); sin embargo, su cumplimiento, en general, no ha sido observado y es preciso hacer resaltar que de una exacta ejecución depende la buena realización de los servicios de transportes, pues no son prevenciones de carácter formulario, ya que de ellos se derivan enseñanzas, para la mejor distribución de las fuerzas, ganado y material para lo sucesivo; los estados de fuerza permiten conocer las alteraciones en relación con las plantillas fijadas y sirven de base para la formación de los trenes de regreso; los letreros indicadores, abrevian tiempo y facilitan los desplazamientos.

Se ha evidenciado de un modo patente la conveniencia de que al mando de cada unidad de las que integran el transporte, vaya un oficial y que el conjunto de toda la expedición se concrete en persona determinada que responda del desembarque de todas las unidades.

Otro extremo digno de hacerse notar es que bastantes unidades, usando de la benevolencia de las empresas, en las estaciones de embarque donde no existía dificultad para la adición de uno o varios vagones, han aumentado el número de vagones del tren, con destino al transporte de efectos de campamento, menaje, impedimenta no reglamentaria y, en algún caso, con elementos de transporte que no figuraban en sus plantillas; ello ha constituido una dificultad para el reembarque en estaciones de capacidad más limitada y para el necesario aumento del material ferroviario.

La carencia de muelles apropiados, la escasez de grúas, la escasez de plataformas en condiciones para el transporte del material pesado y voluminoso, como los camiones taller, las piezas pesadas, tractores, estufas de desinfección y tanques aljibes que habían de desembarcarse en estaciones de tan escasos medios como las de Astorga, La Bañeza y Veguellina, ocasionaron grandes dificultades para ello, salvándose merced a un gran esfuerzo del personal y al empleo de arbitrios circunstanciales, con perjuicio del buen cuidado del material; esto se puede corregir disponiendo de plataformas más resistentes con testeros abatibles y se solucionó para el regreso a sus guarniciones, enviando por carretera a La Coruña los elementos de la 3.^a División y a León los de la 7.^a División y C. E.

Las estaciones de alimentación no han llenado su cometido a pesar de quedar especificado éste en las instrucciones preparatorias dadas por la Dirección, habiendo unidades que recibieron el rancho en frío, atención que sus jefes naturales hubieran satisfecho más cumplidamente sin otro auxilio; sin embargo, no se oculta a la Dirección que hay que atribuir estas deficiencias a causas, como la incertidumbre en que se estuvo hasta los últimos momentos respecto a la realización de las Maniobras, resolviéndose la marcha de los primeros trenes horas antes de emprenderla, lo que ocasionó que no llegara a tiempo a las autoridades encargadas del suministro, conocimiento de la salida de fuerzas y el número de plazas. Todas estas enseñanzas de esta corta experiencia son argumentos tangibles en apoyo de la antelación e invariabilidad con que debe ser conocido y observado el plan de transportes.

II.—MARCHAS POR CARRETERA

Como en el plan de las Maniobras se ha expuesto, antes de la ocupación de las posiciones hubo necesidad de efectuar una segunda concentración a vanguardia de la zona asignada para la inicial. Consistía el plan primitivo en efectuar esa concentración y una vez reunidas las fuerzas, realizar la marcha a las posiciones, pero, como ya se ha dicho, la necesidad de ganar tiempo hizo que conforme iban llegando las tropas a la zona de concentración se fueran trasladando a otros lugares más próximos a las

posiciones que habían de ocupar, aun cuando su presencia no obedeciera a un criterio de urgencia táctica.

En los gráficos correspondientes se puede ver, con todo detalle, la sucesiva llegada de las tropas a la zona de concentración y sus traslados diarios para estacionar en las inmediaciones de las posiciones, logrando tener las unidades en disposición de ocuparlas el día 26, lo que no hubiera podido hacerse de esperar la reunión de todas las fuerzas para efectuar la marcha.

Las unidades llegaron a sus estacionamientos finales en tiempo oportuno, no concurriendo a la concentración el Regimiento de Infantería número 3 por haber supuesto la superioridad una interrupción en las comunicaciones con Oviédo que impedía la llegada del Regimiento dicho.

CAPITULO V

OPERACIONES

Adoptados los planes de actuación referentes a los bandos azul y rojo y precisado de un modo detallado el desenvolvimiento de las acciones del bando azul, era necesario dar solución al problema táctico que al bando rojo se planteaba.

Todo lo referente a la misión que al ejecutante se había confiado, así como lo que atañía al enemigo, estaba determinado en el tema. Lo relativo a los medios también era perfectamente conocido, pero era indispensable adquirir un profundo conocimiento del terreno donde las operaciones se desarrollarían, para hacer intervenir, de una manera adecuada, a los factores que influyen en la decisión que el mando adoptase.

El examen del plano facilitó una primera idea, pero este examen es insuficiente para conducir a una decisión definitiva, siendo indispensable el reconocimiento del terreno. En la guerra, en un país extraño, quizás el reconocimiento del terreno no pueda llevarse a cabo de una manera detallada, por falta de tiempo. unas veces, por imposibilidad de efectuarlo otras, y preciso será conformarse con la idea que del estudio del plano pueda formarse. Mas cuando la guerra ha de desarrollarse en país propio es inadmisibles el desconocimiento del terreno, sobre todo en los mandos superiores y en los Jefes de Estado Mayor de elevada graduación. Unas maniobras no pueden desarrollarse con eficacia si su organización y planteamiento no han sido precedidas de un detenido estudio del terreno, que sea, en cierto modo, una garantía de acierto.

Al reconocimiento deben asistir los mandos interesados, los Jefes de Estado Mayor y Jefes del cuartel General que puedan informar a los Comandantes de las Armas y Jefes de servicios, si estos no asisten personalmente, de cuantos datos les interese para que su actuación esté basada en un conocimiento lo más completo y acertado que se pueda. De todos modos, durante el período preparatorio, los cuarteles Generales deben trabajar reunidos.

Mas estos reconocimientos, que deben ser detenidos y minuciosos, llevan en sí gastos y, además, distraen de su misión ordinaria a quien los efectúa y conviene, por lo tanto, no prolongarlos excesivamente. Para ello es indispensable que el Director y su Jefe de Estado Mayor sean conocedores de la zona donde va a operarse, para que este conocimiento sirva de

orientación y consejo a los mandos subordinados y sus auxiliares respectivos; que en estas maniobras ha podido cumplirse plenamente por el conocimiento personal que de la zona de las maniobras tenía la Dirección y a fin de los que en su día tengan que desempeñar cargos análogos puedan encontrarse en idéntica situación, es preciso prodigar los viajes de estudio que a los mandos superiores respectivos les es indispensable para adquirir un completo conocimiento del país y poder cumplir, ampliamente, misión tan trascendental.

No obstante la importancia que el asunto tiene, los días dedicados a reconocimientos fueron pocos y hubieran sido notoriamente insuficientes de no haber concurrido la circunstancia dicha de ser conocido el terreno por la Dirección y sus auxiliares.

Un primer reconocimiento tuvo lugar al que asistieron: el General Director y su Jefe de Estado Mayor, los ayudantes respectivos y un Oficial de Estado Mayor de la Dirección. Este reconocimiento sirvió para dar una idea de conjunto que posteriormente se desarrollaría en detalles y para ello el 25 de agosto se comenzó otro reconocimiento más detenido al cual concurrieron elementos de las fuerzas ejecutantes.

Por cada una de las Divisiones asistieron:

El Jefe de Estado Mayor.

Un Jefe de Artillería.

Un Jefe de Ingenieros.

Por la Dirección y C. E.:

El Jefe de Estado Mayor.

Un Jefe de Artillería.

Un Jefe de Zapadores.

Un Jefe de Transmisiones.

Un Jefe del Grupo de Información.

Un Jefe de Intendencia.

además de dos Jefes de Estado Mayor encargados del Servicio de abastecimiento de aguas y dos oficiales pertenecientes a las tropas de simulación del enemigo.

Aun siendo pocos los días dedicados al mismo, el reconocimiento practicado fué fructífero, corroborando la idea formada por el examen del plano y del conocimiento anterior que del terreno se tenía.

El reconocimiento practicado completó las bases de la decisión adoptada, que en la parte que en este momento interesa se refiere a la definición de las posiciones y división en sectores.

Siendo la misión del C. E. ejecutante impedir el acceso del enemigo desde la cuenca del Sil a la del Tuerto, acceso que para un enemigo de una entidad apreciable y capaz de ejercer una acción sensible, es solamente posible por los puertos de Manzanal, Foncebadón y Prada de la Sierra, a ellos habría de atenderse con más intensidad. Aun cuando los dos últimos son de menor fortaleza, la falta de carretera que permitiera al enemigo una absoluta libertad de movimientos en su avance, daba una importancia

extraordinaria a la carretera general de La Coruña que imprescindiblemente había de ser utilizada por él.

La fortaleza de los macizos montañosos ofrece, por sí, grandes dificultades al atacante, muy dignas de tenerse en cuenta, que habrían de ser aumentadas por la presencia de fuerzas capaces de desarrollar una acción intensa. Por otra parte, era indispensable impedir la llegada a los puertos indicados, que una vez ocupados por el enemigo, el acceso al valle del Tuelto sería empresa fácil. La naturaleza del terreno, la misión, todo, en fin, aconsejaba comenzar las acciones defensivas en la parte más avanzada posible para obtener del terreno todas las ventajas que proporcionaba, sin entregar gratuitamente al enemigo una zona donde había de sufrir un considerable desgaste y era indispensable adelantar las líneas si, teniendo en cuenta el alcance de la propia Artillería, se quería poner bajo la acción de su fuego la única carretera que el enemigo podía utilizar, circunstancia que marcaba un límite para sus asentamientos.

Obedeciendo a esa imperiosa necesidad, el trazado de la posición se llevó cuanto se pudo a vanguardia, con lo que se lograban las ventajas siguientes:

- 1.ª Poner bajo la acción eficaz de la defensa la carretera de La Coruña, única vía accesible para elementos pesados del enemigo.
- 2.ª Comenzar el desgaste del adversario en un lugar avanzado, retardando, en su consecuencia, su avance.
- 3.ª Aprovechar, al máximo, las condiciones favorables del terreno, aumentando las dificultades que el enemigo encontraría, favoreciendo su desarticulación.
- 4.ª Facilidad para que las reservas actuaran en sentido descendente.
- 5.ª Permitir el estudio y establecimiento de una segunda posición en la divisoria que, ocupada oportunamente, extremaría la defensa, impidiendo el acceso al interior de la meseta.

De no establecer la posición defensiva en las condiciones dichas, el enemigo salvaría cómodamente los obstáculos, y aun cuando la segunda posición quedaba algo cerca de la primera, su existencia, en realidad, hubiera sido decisiva.

Compuesto el C. E. II por dos divisiones de Infantería y sus elementos propios, no cabía más solución que disponer las divisiones acoladas, teniendo en cuenta, además, que el frente asignado para la defensa (25 kilómetros en línea recta) excedía, con mucho, al que se consideraba como normal y aun cuando el C. E. hubiera contado con otra división, no hubiera sido posible mantenerla completa en segunda línea.

El carácter montañoso del terreno marcaba la existencia de zonas prohibitivas, pero no podían éstas dejarse abandonadas y precisaban algunos elementos defensivos que, si bien no serían de gran entidad, habrían de ser en número suficiente para responder de su integridad, elementos que, por otra parte, serían necesarios en otros lugares del frente, dada su extensión.

Dos zonas principales presentaba el terreno: Manzanal, Santibáñez y Fonfría por una parte; Poibueno y Las Tejedas por otra, separadas ambas por el barranco de Poibueno, determinando una marcada diferenciación del terreno sensiblemente en medio de la zona que quedaría dividida así en dos partes de igual desarrollo, aproximadamente, y cada división tendría una carretera para su servicio, dentro de su sector respectivo.

Trabajos.—Los reconocimientos practicados pusieron de manifiesto la necesidad del arreglo de caminos. En una situación defensiva, por poco tiempo de que se disponga, es indispensable realizar arreglos para que los servicios puedan funcionar normalmente y si esta situación es transitoria, con mayor razón es necesario el arreglo de los caminos, llevado todo cuanto se pueda hacia adelante, para que el movimiento de avance, llegado el caso, pueda hacerse con rapidez. En estas Maniobras, la necesidad de arreglo se dejó sentir con gran intensidad. Los caminos existentes, unos por su naturaleza y otros por su trazado, precisaban ser arreglados para que pudieran soportar el intenso tránsito a que habían de estar sometidos y para garantizar el funcionamiento de los servicios se redactó una orden de trabajos en la cual se marcaban los itinerarios que era necesario poner en condiciones de circulación, señalando la urgencia de su arreglo y que figuran en el gráfico correspondiente y además se ordenaba el arreglo y construcción de aguadas y abrevaderos en Andiñuela, Viforcós y Rabanal Viejo.

Dispuesta la concentración de las unidades de Zapadores para el día 20, desde el 21 se trabajó intensamente en el arreglo de caminos y demás trabajos ordenados, cuya progresión puede apreciarse en el gráfico, que a esta Memoria acompaña.

Examinando los gráficos, puede observarse que, aun cuando los trabajos sufrieron posteriormente alguna ligera modificación, su desarrollo adquirió una amplitud considerable, excediendo con mucho, en la extensión y grado de arreglo, al plan previsto.

Marchas.—Comenzada la concentración de las fuerzas el día 22 y dispuesta su marcha sucesiva hacia vanguardia, como se ha dicho en el capítulo correspondiente, estas marchas, lo mismo que las que las fuerzas tuvieron que realizar para alcanzar sus lugares de despliegue, se efectuaron sin graves inconvenientes y dentro de las normas dictadas por la Dirección.

El reconocimiento previo, que sirvió de base al arreglo de caminos y la ejecución de los trabajos correspondientes, fué el acierto que determinó el favorable resultado de las marchas que de otro modo hubieran encontrado dificultades, si no insuperables, suficientes para retardar la llegada de las tropas a sus estacionamientos en el tiempo previsto y aun así, si bien las tropas no tuvieron entorpecimientos, los trenes de los Cuerpos se movieron con lentitud y dificultades, que demostraron su inadecuación para ser empleados en esta clase de terreno. El exíguo número de tropas que constituían las columnas con relación al que en la guerra hubieran tenido, hacía esperar que así sucediera y no hay motivo para sospechar que

con plantillas más numerosas el resultado no hubiera sido el mismo, por lo que a las tropas se refiere, pero, en lo que concierne a los trenes, los entorpecimientos se hubieran multiplicado.

Despliegue.—Adelantadas las fuerzas lo más posible para que la ocupación de las posiciones pudiera ser inmediata, el día 26, conforme al plan propuesto, fueron ocupadas la posición avanzada y la de resistencia. La operación fué sencilla para la D. I. 8, que había adelantado hasta lugares muy inmediatos a los que había de ocupar definitivamente. No así la D. I. 7 que, además de quedar más distante, la necesidad de tener que atravesar el puerto de Foncebación y limitado el tiempo para efectuar la operación entre el amanecer y las 10 horas del día 26, tuvo necesidad de estudiar, con detención, asunto tan importante al que cumplidamente dió cima, de manera adecuada, merced al excelente trabajo realizado por su Estado Mayor, recorriendo los itinerarios y previendo las incidencias que pudieran ocurrir, para así salvar los inconvenientes que encontrara con tal encuadramiento de horas. La D. I. 8 dejó en libertad a la Brigada de Infantería XV y a la Brigada de Artillería VIII para moverse dentro del cuadro marcado, ya que al no haber asistido a las Maniobras el Regimiento de Infantería núm. 3, y tener el Regimiento de Infantería núm. 36 retenido por el C. E. apreció más conveniente que los Generales de las Brigadas movieran por sí sus unidades para dar lugar a un funcionamiento más intenso de sus Ps. Ms. y deducir así algunas enseñanzas.

La falta del Regimiento de Infantería núm. 3 obligó a algunas modificaciones en la idea del despliegue. Era idea inicial haber distribuido el Batallón de Ametralladoras II entre ambas Divisiones, para reforzar así algunos lugares importantes. Además el Regto. Infantería núm. 36, que inicialmente había obrado como de trabajadores, quedaría, después de terminados los trabajos, como reserva de Cuerpo de Ejército, con lo cual, a la D. I. 8, le faltaba por completo una Brigada de Infantería. No cabía modificar la distribución de los sectores impuestos por una marcada diferenciación y el incidente provocado se resolvió disponiendo que el Batallón de Ametralladoras II, en su totalidad, pasara agregado a la D. I. 8, a la que se daría, además, un Batallón del Regimiento de Infantería núm. 36, ya que el Regimiento de Caballería núm. 4 quedaría como reserva de Cuerpo de Ejército cuando se retira del servicio de seguridad, que agregado a la D. I. 8, estaba prestando.

Si dificultades existían anteriormente para la ocupación de un tan extenso frente, quedaron aumentadas con la falta de un Regimiento, haciendo más imposible todavía, si cabe, la ocupación continua del mismo. Pero con todo pudo determinarse el despliegue, de modo que, aun cuando la ocupación fuera discontinua, hubiera continuidad en el fuego en todo el frente ocupado, haciendo por este medio el enlace entre las Grandes Unidades sin recurrir a destacamentos mixtos de soldadura, que en otro terreno son de gran importancia, pero que en el caso actual la naturaleza del terreno los hacía innecesarios.

Claro es que con una densidad de ocupación tan pobre y teniendo en cuenta que las Compañías de Ametralladoras sólo contaban con ocho máquinas, las Compañías de fusiles, dos secciones, y el Batallón, tres de estas Compañías, no podía lograrse una barrera de fuegos, sino que a lo más que se podía aspirar sería a producir una cortina de poca consistencia. Además, la ocupación de la posición avanzada exigía un número de tropas apreciable y se le asignó un tercio de la Infantería, proporción adecuada, teniendo en cuenta el desarrollo del frente y que, dándole solamente una misión de vigilancia, podría cumplir satisfactoriamente su cometido. Aún así, no existiendo los terceros batallones de los regimientos, la posición avanzada hubo de ser ocupada por compañías que representarían los terceros batallanos que faltaban. Por otra parte, la Artillería no iba al completo, ni mucho menos, no sólo en los grupos, sino que algunos llevaban únicamente las piezas directrices y ninguno ni segundos escalones en las baterías ni las columnas de municiones respectivas.

Estas faltas quitaban al despliegue realidad que sobre todo tenía poca profundidad que es precisamente la característica de un despliegue de concepto moderno; un extenso escalonamiento en profundidad, para reiterar esfuerzos en la ofensiva y ofrecer sucesivas resistencias, mutuamente apoyadas, en defensiva.

Hubo, pues, necesidad de recurrir a simulación dentro del bando ejecutante con todos los inconvenientes que tal simulación lleva en sí y suponer, además, la existencia de un refuerzo de dos grupos de obuses de montaña.

La ocupación de la posición avanzada ofrecía una particular modalidad impuesta por el terreno. El Puerto de la Silva ofrecía una atracción singular por su decisiva importancia para el desarrollo de las supuestas operaciones. Fracasada, como se suponía, la acción de envolvimiento por Foncebadón y Prada de la Sierra, los esfuerzos del atacante habrían de ser decisivos en la Silva, convencido de la fortaleza de la otra parte del frente, y a fin de producirle un mayor desgaste, la posición avanzada contaría con elementos adecuados para que desarrollando una acción potente indujera al enemigo a creer que, vencida dicha resistencia, había terminado su esfuerzo y confiadamente penetrara por la carretera de Manzanal puesta bajo el más intenso fuego de la defensa que haría fracasar todo intento de penetración. A ello obedecía la suposición de la existencia de una artillería de montaña que colocada en Valdolla apoyara de una manera más intensa la posición avanzada para que el atacante le supusiera una potencia mayor a la real.

Ejercicios de combate.—Durante los días 22 a 25 las Ds. I, 7 y 8 y los elementos de C. de E. realizaron su concentración en la forma explicada pero ya desde el día 24 las fuerzas de Caballería, que habían llegado a la zona de las operaciones, salieron a prestar el servicio de seguridad habiéndose establecido en la noche de este día en San Esteban de Toral, Matachana Castropodame y Onamio, la Caballería de C. de E.

El día 25 lanza sus reconocimientos hacia Rodanillo y Cobrana el primero de los grupos; los de Matachana y Castropodame hacia el Boeza y el de Onamio atravesando este río pudo llegar a dar vista al Sil. El bando azul estableció contacto con el rojo y se mantuvo, entre ellos, algún fuego; su aviación actuó en vuelo bajo y, en general, desarrollando una acertada labor, alcanzó los puntos que en el plan de actuación se le marcaron. El servicio de la Caballería roja fué también desempeñado con acierto.

Los grupos de Caballería de las Ds. I. 7 y 8 alcanzaron en la tarde de este día la línea Espinoso de Compludo-Molinaseca el de la D. I. 7 y Onamio-Castropodame-Matachana el de la D. I. 8, relevando en esta parte al Regimiento de Caballería número 4 cuyo Coronel tomó el mando de la línea de Caballería con arreglo al plan propuesto y en cumplimiento de la orden general de operaciones número 2 del C. de E. II.

El día 26 la Caballería de ambos bandos establece contacto realizándose por parte del bando azul un tanteo sobre las líneas rojas y se sostuvo fuego en todo el frente. La Caballería roja actuó con acierto y el grupo de la D. I. 7 que avanzó a las seis horas a la línea Campo-Villar de los Barrios, tuvo que retroceder a las nueve horas a la línea de los vértices Pelote-María González y a las quince horas llegó en su retirada a Molinaseca.

Por su parte el grupo de Caballería de la D. I. 8, a la misma hora, avanzó hacia el Boeza viéndose precisado a las diez horas, a emprender la retirada, perfectamente llevada, a Calamocos y Castropodame.

El Regimiento de Caballería número 4 avanzó también en su línea.

El bando azul llegó oportunamente a Almázcara, y ocupó la línea que se señalaba en su plan de actuación.

En tanto tuvieron lugar las acciones de la Caballería el bando rojo realizaba su despliegue conforme a la orden circulada. Se realizó sin grandes contratiempos y aun cuando hubo algunos errores en la interpretación de órdenes por parte de algunas unidades fueron subsanados oportunamente sin que tuvieran gran trascendencia.

El paso del puerto de Foncebadón, de día, siendo un punto característico del terreno, que hubiera estado vigilado por el enemigo y con tiro preparado sobre él, hubiese ofrecido grandes dificultades en la realidad, pues hubiera sido puesto bajo sus acciones, teniendo en cuenta el alcance de su Artillería.

Día 27. La línea de Caballería se extendía por San Esteban de Toral, San Román de Bembibre, orilla izquierda del Boeza, La Fraga, Onamio, Espinoso de Compludo. El bando azul entró en contacto con el bando rojo pronto, pero lo perdió por su izquierda, debido a haberse retirado la Caballería de este frente de una manera prematura, pasando el Regimiento de Caballería núm. 4 a constituir en La Chana (próximo y al N. de Manzanal), una reserva de disposición del C. E. II y los grupos divisionarios a depender de sus Generales respectivos.

Las demás fuerzas continuaron su instalación sin que, en general, se tuviera en cuenta que, aún faltando en absoluto los medios de simulación,

es elemental y sobradamente conocida la necesidad de huir de las formaciones regulares, no acercarse demasiado a las crestas y aprovechar las sombras que los accidentes del terreno proyectan, facilitando así la ocultación. El grupo D. C. A. y el Regimiento de Infantería núm. 26 habían adoptado disposiciones adecuadas.

Día 28. No obstante haber salido de Molinaseca las fuerzas de simulación a las cuatro de la mañana, las dificultades ofrecidas por el terreno, hicieron que no pudieran alcanzar, a las 5 h. 30 m., la línea que en el plan de actuación se les marcaba.

Aun cuando, con algún retraso, el bando azul establece contacto con la posición avanzada, pero de la situación no puede tener noticia el Mando por las dificultades de enlace, por no existir una buena comunicación entre las posiciones avanzadas y de resistencia, por mal funcionamiento de la red, que por sus escasos medios, no podía dar el rendimiento que se precisaba, pues la producción de una sencilla avería incomunicaba por completo algunas unidades.

La retirada de la posición avanzada se realizó a la presión del bando azul, protegida por la acción de la Artillería que simuló fuegos contra los descubiertos asentamientos de la Artillería azul y de detención a petición de la Infantería, en diversos sectores.

Suspendido el ataque a las diez horas se reiteró a las once ejerciendo presión sobre la posición de resistencia que rechazó al supuesto enemigo, apoyada por la Artillería; pero hubo que adelantar hacia Cerezales (2 kilómetros al O. de Manjarín) un batallón de Infantería que, llegado el momento, realizaría un contraataque que la Brigada XIV tenía preparado.

A las 12 horas se dió por terminado el ejercicio suponiendo que las fuerzas azules habían sido rechazadas.

Día 29.—El ejercicio preparado para este día fué suspendido por orden de la Superioridad.

Resumiendo lo expuesto en los anteriores párrafos podemos decir:

- 1.º Necesidad de tener estudiado el país y reconocer el terreno detenidamente.
- 2.º Frente excesivo para las unidades de ocupación aun cuando éstas hubieran estado al completo de sus plantillas, dificultad resuelta por la existencia de varias zonas prohibitivas, en más de la mitad del frente.
- 3.º Imposibilidad de producir una barrera de fuegos eficaz por poca densidad en la ocupación.
- 4.º Ausencia del escalonamiento en profundidad.
- 5.º Necesidad de recurrir a simular tropas en el bando ejecutante con todos sus inconvenientes.
- 6.º Falta de enlace entre las posiciones avanzada y de resistencia.
- 7.º Comunicaciones precarias.
- 8.º Falta de enmascaramiento.

La actuación de las tropas, en general, fué acertada. En el capítulo correspondiente veremos el juicio formulado sobre este particular.

Las Maniobras, que son coronamiento final de la instrucción, están principalmente dirigidas a los mandos. Las tropas han de llegar a ellas ya instruidas y por lo tanto su comportamiento tiene que ser acertado, si su instrucción y el período preparatorio han sido desarrollados con acierto. En cambio para los mandos, sus Cuarteles Generales y Planas Mayores constituyen la piedra de toque donde se revela su valimiento, donde se manifiesta su inteligencia, cultura profesional y el trabajo que previamente hayan realizado para encontrarse en condiciones de poder desarrollar una labor útil.

La actuación de los Estados Mayores en este aspecto se procuró ajustarla a la realidad siendo su desarrollo acertado. Determinado el plan de Maniobra por el Mando, al Estado Mayor corresponde dar forma a esta parte de la decisión y más concretamente a las terceras secciones. Tratándose de una situación defensiva, perfectamente conocida de antemano por el Estado Mayor del C. E. II, por ser el mismo que el de la Dirección, hubiera fácilmente podido haber llevado el trabajo redactado. Pero se prefirió realizarlo en las mismas condiciones y circunstancias en que hubiera tenido lugar en la realidad para tropezar y solventar los inconvenientes que la premura de tiempo produce al considerar que las órdenes han de ser circuladas en el tiempo oportuno para que los mandos subordinados puedan estudiar sus decisiones, redactar las órdenes, circularlas y que las tropas puedan tomar sus disposiciones de ejecución.

La orden referente a los trabajos que habían de realizar Zapadores y Trabajadores así como la correspondiente al estacionamiento inicial fueron redactadas en Madrid como correspondía a la situación, pero las demás lo fueron en el Cuartel General establecido en Astorga, con todos los defectos inherentes a la realidad que no se trataron de falsear para deducir las oportunas enseñanzas.

Las secciones terceras al dar forma al Plan de Maniobra, deben completarlo con aquellos detalles que, sin variar la decisión determinada por el Mando, sirven para llevarla a efecto. La sección procuró basar la redacción de la orden, en la parte que le correspondía, en dos principios esenciales:

- 1.º No absorber la iniciativa de los mandos subordinados.
- 2.º Prever cuanto era posible para facilitar la labor de la tropa y que esta labor fuera acertada.

El Mando y su auxiliar el Estado Mayor, que se encarga de dar forma a sus decisiones, deben prever y proveer. De aquí que las órdenes resulten largas o cortas según el tiempo de que se pueda disponer entre la orden y su ejecución y según el carácter del Mando que representa aspectos psicológicos distintos. Ni puede dejarse al inferior en una libertad absoluta, haciendo dejación del ejercicio del mando, ni tampoco es eficaz que el mando se inmiscua en las funciones propias del inferior matando así sus iniciativas disciplinadas.

CAPITULO VI

ENLACE

Llegamos al capítulo más importante de la Membría. Nunca más sustanciosa y sugeridora que cuando las Maniobras han terminado, la lectura meditada, a manera de fecundo examen de conciencia, de los artículos 1 al 6 del Reglamento para el enlace.

El concepto que esta palabra entraña, dibujado magistralmente en tales preceptos, arrancando de los principios de coordinación y convergencia de esfuerzos, abarca desde el acuerdo moral, producto de la educación que incluye la disciplina y demás virtudes militares, y el acuerdo intelectual o comunidad de doctrina, resultado de la instrucción, hasta el contacto o conocimiento mutuo de las respectivas situaciones, necesidades y propósitos.

Es, por tanto, complejo este concepto del enlace y, a la par de profundo, puesto que cala en las raíces mismas de una filosofía bélica, de una extraordinaria comprensión lógica, a la que se agrega su natural extensión en el tiempo.

Porque si el contacto ha de obtenerse en campaña, los acuerdos moral e intelectual, como proporcionados por la educación y la instrucción, han de asegurarse permanentemente desde tiempo de paz.

Tal categoría alcanza al enlace, que puede afirmarse sin error la inexistencia de un Ejército que de él carezca, aun cuando sólo sea, para no incurrir en prolijas consideraciones, porque la disciplina es parte del acuerdo moral y, sin disciplina, ya es sabido que no hay Ejército.

Ahora bien, recordando en rápida ojeada lo que unas Maniobras son, desde el momento en que se empieza a organizarlas y prepararlas, pronto se advierte que, aparte de los puntos concretos en que se descompone su objeto determinado por la Superioridad, tiene una finalidad intrínseca y natural.

Y esta finalidad no es otra que deducir en qué medida se ha logrado el enlace en las tres condiciones que lo integran; es decir, en qué grado, durante la guerra como en su preparación, existe en el Ejército la compenetración espiritual—moral e intelectual—y en qué formas, adecuadas o no, se manifiesta.

A problema de tal envergadura ha de servir la experiencia de las

Maniobras realizadas. Ya se dijo en el primer capítulo que unas Maniobras no persiguen la enseñanza táctica que los Cuerpos pueden adquirir por sí aisladamente, en escuelas prácticas, periodos preparatorios, etcétera. Si, no obstante, se logra o perfecciona alguna de estas enseñanzas, ello será como un objetivo secundario, pero sin premeditado empeño.

En cambio, cuanto afecte al enlace, cuanto nos dé idea de la unidad y coordinación con que todos los elementos, homogéneos y heterogéneos, se integran en el Ejército, permitiendo así que éste merezca el nombre de tal, constituye, aunque se roce o invada el área táctica, el objetivo principal de las Maniobras.

Estudiemos, por consiguiente, de un modo sucesivo, y sin olvidar que el artículo 3 del «Reglamento para el Enlace», juzga que parte de su contenido es aplicable no sólo a situaciones de guerra, sino en toda ocasión y lugar, el enlace

- entre los organismos superiores que intervienen en la preparación de las Maniobras (entre sí y con las unidades actuantes).
- entre los distintos Mandos y las unidades inmediatamente subordinadas.
- entre los elementos componentes de los Cuarteles Generales y Estados Mayores.
- entre las distintas Armas.

Al tratar del enlace en cada uno de estos aspectos, lo examinaremos en sus tres notas características:

- acuerdo moral.
- acuerdo intelectual y
- contacto o enlace en campaña.

Y analizando cuando la naturaleza del caso lo requiera, el funcionamiento de los

- medios de relación y observación.
- medios de inteligencia y
- medios de transmisión.

I.—ENLACE DE LOS ORGANISMOS ENCARGADOS DE PREPARAR LAS MANIOBRAS ENTRE SI Y CON LAS UNIDADES ACTUANTES

En el Capítulo relativo a la organización y preparación de las Maniobras, se apuntaron las deficiencias del enlace entre el Estado Mayor Central, Subsecretaría del Ministerio (incluidas las Secciones de Personal y Material) y la Dirección .

Nos toca ahora investigar sus causas y proponer una solución, para lo futuro, que las elimine.

No es preciso decir que tales deficiencias no fueron debidas a la falta de acuerdo moral que en ningún momento falló, ya que todos organismos citados sintieron, como común, la aspiración de que la preparación de las Maniobras no se resintiera de ningún defecto.

En cuanto al acuerdo intelectual, se fomentó mediante frecuentes contactos personales, oficiales de enlace y conferencias telefónicas, tomando la Dirección la iniciativa de las gestiones encaminadas a informar a los otros Centros de las necesidades urgentes de los Cuerpos, a fin de que éstos asistieran a las Maniobras debidamente dotados.

No se prescindió, por consiguiente, de ninguno de los medios de relación, inteligencia e incluso transmisión susceptibles de ser utilizados.

¿En qué consistió, sin embargo, el motivo de los retrasos en proporcionar a las unidades sus elementos de plantilla?

De los tres organismos que intervinieron en la preparación de las Maniobras sólo uno puede tener, como es lógico, el sentido de la urgencia: la Dirección.

Comunicaban los Cuerpos directamente a Subsecretaría sus peticiones, pero ésta no podía sentir tan clara e intensamente como la Dirección (más conocedora del tema y del terreno en que se iba a actuar y de lo que era apremiante, así para la instrucción de las unidades como para el entrenamiento del ganado procedente de otras y el conocimiento y manejo del material que habían de recibir), la rapidez y orden de prelación con que debían ser provistos de sus elementos los Cuerpos.

En lo relativo a personal, se reconoció, aunque algo tarde, la conveniencia de delegar, y así se hizo, en la Dirección, entendiéndose ésta desde entonces con las unidades sin mediación de ningún organismo del Ministerio.

Dedúcese de estas consideraciones, como enseñanza para unas futuras Maniobras, la necesidad de centralizar en la Dirección, concediéndole facultades de carácter ejecutivo, cuanto concierna a la organización; o, cuando menos, que exista un enlace permanente y directo entre la Dirección y las Secciones de Personal y Material del Ministerio, a base de que éstas atiendan las peticiones que los Cuerpos formulen a aquélla y con el grado de urgencia que les señale.

Desde el punto de vista de la preparación de las Maniobras, en un sentido general, esto es, en su conjunto, conviene destacar el empleo que se hizo de ciertos medios de inteligencia para el enlace. Nos referimos a las instrucciones.

Dictó las básicas el Estado Mayor Central, inspiradas en los principios consignados en la orden circular de 30 de julio último. Concisas y breves, representaban, salvo las normas indispensables de organización, un índice de las cuestiones que había que estudiar y desarrollar en las Maniobras y de las premisas a que habría de sujetarse el ensayo de varios servicios, nuevos en nuestro país.

La preparación de unas Maniobras corrientes, que se limitaran como las anteriores a la práctica de la vida de campaña—marchas, estacionamiento, abastecimientos y esbozo de un supuesto táctico, que sirviera de marco al cuadro—, se complicaba, por tanto, con la necesidad de analizar profundamente por la Dirección cada una de las innovaciones surgidas.

Información, Arbitraje, Simulación de fuegos, Abastecimiento de aguas,

Circulación, ampliaban de un modo extraordinario el panorama que había que estudiar con intensidad en todas sus partes.

¿Se desprende de aquí la consecuencia de que era muy vasta la finalidad de las Maniobras y de que, para unas futuras, convendrá circunscribirse a un número de objetivos más reducidos?

No, en modo alguno. El esfuerzo económico que unas Maniobras representan, no permite regatear el que han de rendir las colectividades armadas. Por otra parte, preparando con la suficiente antelación cada servicio nuevo y dotándolo de sus órganos propios, todos pueden funcionar, si no perfecta, aceptablemente y proporcionar enseñanzas.

Es, por consiguiente, un nuevo factor el que interviene: el tiempo. Es preciso que la Dirección disponga, cuando ha de abarcar varios aspectos poco conocidos y tan interesantes, de un plazo mayor que el concedido para dictar sus instrucciones, habida cuenta de que ha de formular normas para la aplicación, por primera vez, de reglamentos recién publicados o para suplir la carencia de doctrina reglamentaria en ciertos servicios.

Toda precipitación en la redacción de tales normas puede acarrear el fracaso de la innovación y conducir a conclusiones erróneas que sienten un precedente nocivo.

Razones son éstas que abonan la conveniencia de realizar en el invierno, con toda calma, la preparación meditada de las Maniobras por la Inspección que haya de dirigir las.

De no ser así, aun cuando, como se hizo, se envíen a los Cuerpos unas instrucciones preliminares: o se formulan las definitivas con demasiada premura, lo que redundaría en su perjuicio, o se redactan detenidamente con el detalle que requieren, pero entonces esta solución, por la que se optó, retarda su publicación.

Resalta ahora uno de los defectos más importantes que alude al enlace, por el medio de inteligencia que examinamos, entre la Dirección y las unidades.

Las Instrucciones de aquélla llegaron a éstas, por los motivos reseñados, con evidente retraso. Su extensión obligada, por no incurrir en imprecisiones ni tratar a la ligera aspectos que merecían un examen concienzudo, y la enjundia que estos aspectos, naturalmente, entrañaban, no hallaron en los Cuerpos, preocupados por la realización del período preparatorio y por las mil incidencias de detalle, que en vísperas de las Maniobras nunca faltan, el reposo y el tiempo necesarios para la lectura, análisis y asimilación fructíferos de las Instrucciones de la Dirección.

Numerosas deficiencias se originaron por esta causa, que habrían sido obviadas si la publicación de tales instrucciones hubiera permitido a las unidades un plazo mínimo de dos meses para estudiarlas, lección ésta que no debe olvidarse en lo futuro.

Un aspecto particular del enlace entre los organismos encargados de preparar las Maniobras fué el retraso en el suministro de tiendas individuales a los Cuerpos.

Tales organismos fueron: Subsecretaría y Sección de Material del Ministerio, que recibían las peticiones de los Cuerpos y ordenaban el suministro; Establecimiento Central de Intendencia y Parques de Intendencia divisionarios.

El engranaje, así constituido, resultó lento. Pero la solución centralizadora quizá, en este caso, no fuera la mejor.

La tienda individual es hoy indispensable al soldado, tanto para las prácticas y servicios que afectan a su instrucción en las guarniciones, como cuando haya de salir, por motivos de orden público u otros, de la plaza de su residencia.

Es preciso que mandos y tropa estén penetrados de que la tienda individual es un accesorio que ha de acompañar tan permanentemente al soldado como su morral o arma de fuego portátil. Se impone, por tanto, excepcionalmente en este aspecto, un criterio en absoluto descentralizador: dotar a todos los Cuerpos de sus tiendas individuales, asignándoles una vida determinada, y ellos se encargarían de cuidarlas y recomponerlas.

Otra cuestión merece, finalmente, incluirse en el presente apartado. El Estado Mayor Central formuló el presupuesto de las Maniobras con arreglo a las plantillas fijadas y al lógico criterio de que la movilización del personal y los gastos originados por el transporte desde unos Cuerpos a otros de ganado y material afectasen a los Capítulos correspondientes de los Presupuestos generales y ajenos a las Maniobras; ya que, desconociéndose, *a priori*, las faltas de los Cuerpos, no podían incluirse tales gastos en el presupuesto especial que el Estado Mayor Central redactó. No ha sido este el criterio de la Intendencia, por lo que, para evitar en ocasión similar tal divergencia, sería muy necesario que, desde el principio, quedara clara y terminantemente resuelto este problema.

II.—ENLACE ENTRE LOS DISTINTOS MANDOS

a) ENTRE LOS MANDOS DE C. E. Y Ds. I.

No hubo personal suficiente para atender y cumplir con la intensidad y extensión debidas todos los cometidos del Estado Mayor y también faltó para destacar oficiales de enlace por el C. E. a las Ds. I.

Sin este medio de relación, quedaban los Generales de D. I., en alguna ocasión, distanciados de los propósitos del Mando.

Ahora bien, el frecuente contacto personal de éste con ellos, por su calidad también de Director, y la amplitud y detalle que se dió a algunos medios de inteligencia, instrucciones y órdenes; si bien los restantes, partes e informes, no pudieron por insuficiencia de las transmisiones ser tan copiosos, contribuyeron a paliar la inexistencia de oficiales de enlace, que debe ser corregida en futuras Maniobras.

En cuanto a los medios de transmisión, la yuxtaposición de los Ps. Cs. del C. E. y la D. I. 7, permitió que el enlace fuera con ella, en los período de actividad enemiga, mucho más efectivo que con la D. I. 8, con

la que en varias ocasiones, por interrupción telefónica y la lentitud de los restantes medios indirectos, llegó a fallar.

b) ENTRE LOS MANDOS DE C. E. O D. I. E INFERIORES.

La descentralización del mando que la montaña impone, hubo de infuir en la imperfección de este enlace, que no siempre pudo asegurarse y que fué tanto más acusada cuanto más se descendía hacia los escalones inferiores. El terreno, unido a la escasez de comunicaciones y medios de transmisión y a los amplios frentes que la natuarleza del tema exigía, hizo en ocasiones precario y difícil el enlace entre posiciones, el lateral y el de los jefes del Regimiento con sus Batallones.

III.—ENLACE ENTRE LOS ELEMENTOS COMPONENTES DE LOS CUARTELES GENERALES Y ESTADOS MAYORES

Las maniobras ofrecen la ocasión más propicia y casi única para practicar y poner a prueba este aspecto del enlace.

a) ENTRE EL MANDO Y LA JEFATURA DE E. M. DEL C. E.

No resultó improvisado ni producto de las circunstancias el enlace entre el General Director y Comandante, a la vez, del C. E. actuante y su Jefe de Estado Mayor.

Desde el momento en que éste fué destinado a la 3.^a Inspección del Ejército, y que aproximadamente coincidió con la publicación del vigente plan de instrucción, existió el acuerdo moral, cada día más sólido y firme, y se inició el intelectual, plasmado en las Normas que para aplicación de dicho plan se dictaron.

Día por día, este acuerdo intelectual se consolidó hasta ser compenetración íntima mucho antes de la fecha en que la Superioridad dispuso la realización de las Maniobras.

En la preparación y desarrollo de éstas, se confirmó la necesidad de esa compenetración previa, que llegue a constituir un hábito; pues sólo así los propósitos del Mando pueden ser eficazmente secundados por el Jefe del Estado Mayor, a la vez que es el mejor modo de que los problemas que éste somete a la decisión de aquél y que hayan de ser estudiados en común, tengan solución rápida, al no existir grandes diferencias de criterio, que serían eliminadas por la unidad de doctrina.

b) ENTRE EL MANDO Y LAS COMANDANCIAS DE LAS ARMAS O JEFATURAS DE LOS SERVICIOS EN EL C. E.

Si el enlace del Mando, con su Jefe de Estado Mayor, pudo llegar a plena madurez, por las causas apuntadas, no sucedió lo mismo con las Comandancias de las Armas y Jefaturas de los Servicios.

Por lo que respecta al Comandante de Artillería de C. E., su designa-

ción fué tardía y, aunque no lo hubiera sido, de no hallarse, al menos durante el período preparatorio, en la plaza donde radique la Dirección, su enlace con el Mando habría y hubo de resentirse forzosamente.

En cuanto a las Comandancias o Jefaturas de Ingenieros, Intendencia, Sanidad, Farmacia y Veterinaria, desempeñadas por los respectivos Inspectores de la 3.ª Inspección general, su residencia oficial, en Valladolid, privó a la Dirección de su más intensa colaboración en la preparación de las Maniobras.

Por otra parte, la misma causa, si no perjudicó al acuerdo moral, obligó a que el intelectual, fruto de la indispensable convivencia anterior, tuviese poco menos que improvisarse.

Esta norma de rendimiento en el enlace plantea la cuestión en un aspecto mucho más general. Si, por la distancia, no es posible fomentar y tener en todo momento asegurado el acuerdo intelectual y esta deficiencia se percibe en unas Maniobras preparadas con tiempo, mucho mayor sería su repercusión en una campaña que, con toda probabilidad, habría de surgir inopinadamente.

Como la permanencia durante la época que precede a las Maniobras en la localidad donde la Dirección resida habría de gravar extraordinariamente el presupuesto, estimamos como mejor solución el traslado a Madrid del destino de los Inspectores, dependientes de la 3.ª Inspección. De este modo, se obviarían los inconvenientes enunciados, sin que se perdiese ventaja alguna por no residir en Valladolid, ya que sería entonces más conveniente y efectivo el contacto con el Mando, que lo es hoy con las unidades de la misma Arma o Servicio que guarnecen la última plaza citada.

El alejamiento de la Dirección, durante el período preparatorio, de las Comandancias de las Armas y Jefaturas de los Servicios de C. E., fué también causa de que unas y otras no pudieran, por falta de la penetración necesaria con los propósitos del Mando, formular sus propuestas respectivas para que, después de coordinadas, encajasen en el plan de las Maniobras.

Ni siquiera otras más limitadas propuestas, las previas a las órdenes fundamentales, pudieron ser producidas. Porque se precisaba tiempo para que dichos elementos asesores reconocieran la zona y entrasen en ambiente, y la limitada duración de las Maniobras no aconsejaba, en el período ejecutivo, sino aprovecharlo intensamente para la acción y no para la preparación.

Con la Jefatura del Servicio de Abastecimiento de aguas el enlace fué más real y eficaz. Residente en Madrid, participó, además, en el reconocimiento de la zona, practicado con antelación por el Estado Mayor del C. E., razón por la cual su cooperación a los fines del Mando pudo ser y fué más consciente y documentada.

c) ENTRE LA JEFATURA Y SECCIONES DEL ESTADO MAYOR DEL C. E.

El rendimiento de un Estado Mayor depende más de la coordinación

y armonía entre sus Secciones componentes que de la eficacia que alcance cada una en su funcionamiento aislado.

¿A quién corresponde establecer y asegurar esta coordinación? Al Jefe de Estado Mayor. Pero existiendo en el C. E., además, un segundo Jefe y siendo muchos los cometidos del primero (asesoramiento al Mando, Jefatura del Servicio de Transmisiones, reconocimientos, etc.), la delegación de éste en aquél es, en muchos casos, aspectos y momentos, obligada. Ahora bien, careciendo nuestro Ejército, en la actualidad, de reglamento para el funcionamiento interno de los Estados Mayores en campaña, queda al arbitrio del primer Jefe fijar el grado de esta delegación. Parece lógico que la coordinación del trabajo entre las Secciones sea inicialmente establecida en sus líneas generales por el Jefe de Estado Mayor, y que el segundo se encargue después de mantenerla, fomentarla y asegurarla en detalle. Así se interpretó y practicó en las Maniobras últimas. Pero la escasez de personal se interpuso e hizo que los cargos de segundo Jefe y Jefe de la 3.^a Sección recayeran en la misma persona. Siempre son muchas las incidencias de mandos, tropas y servicios que buscan solución dentro del Estado Mayor de un C. E. y descargan sobre el segundo Jefe un ímprobo trabajo. En las Maniobras se multiplicaron e hicieron éste verdaderamente abrumador. No hay que olvidar que estos grandes ensayos no han sido frecuentes en nuestro país, que para muchos mandos y unidades era esta la primera vez que los practicaban y que en un principio es inevitable que el conocimiento profundo de las diversas misiones no sea un hecho y aun que alguna función resulte desorbitada. A todos estos males había de poner remedio el segundo Jefe, encauzando y enderezando los hechos dentro del plan trazado. No es, pues, extraño que, absorbiendo su atención, reclamada también por la Jefatura de la 3.^a Sección—cuya delegación habría sido muy conveniente, si el amor a la responsabilidad no hubiera actuado de freno—, la coordinación de las Secciones, no obstante su extraordinaria capacidad de trabajo, no resultara cuidada y mantenida en detalle.

Una enseñanza de carácter general se desprende, por tanto, de estas consideraciones: que es indispensable en el Estado Mayor de C. de E. el 2.^o Jefe y que no debe desempeñar, además, la jefatura de ninguna Sección; aunque, como en el caso presente, sean muchas y reconocidas sus dotes de inteligencia y laboriosidad.

d) ENTRE LA JEFATURA DE ESTADO MAYOR DEL C. E. Y EL NEGOCIADO DE FERROCARRILES AFECTO.

En este aspecto del enlace, sólo cabe decir que los propósitos e inspiraciones del Mando, comunicados y ampliados por el Jefe de Estado Mayor, fueron eficaz, oportuna y entusiastamente secundados por el Negociado de ferrocarriles, no obstante las dificultades inherentes a la limitada capacidad ferroviaria de la zona.

e) ENTRE LOS ELEMENTOS COMPONENTES DE CADA CUARTEL GENERAL DIVISIONARIO.

La falta de tiempo y medios para que los Comandantes de las Armas y Jefes de los Servicios reconocieran la zona y formularan sus propuestas de plan de empleo, se hicieron sentir también en los Cuarteles Generales divisionarios.

La compenetración entre las distintas Secciones del Estado Mayor fué efectiva, pero habría alcanzado un grado mayor si su composición se hubiera ampliado, permitiendo así que, no entregada cada una exclusivamente a su propia función, les quedara más tiempo a todas para dedicarlo a su mutuo enlace.

f) ENTRE LOS ESTADOS MAYORES Y LAS UNIDADES.

La comprobación por el Estado Mayor de la ejecución de las órdenes del Mando y el contacto frecuente con las tropas para conocer y remediar sus necesidades no tuvieron efecto en las Maniobras, no obstante su importancia de todos sabida.

Por lo que concierne al Estado Mayor del C. de E. no puede afirmarse, sin error, que fuera exigua la plantilla asignada. Sí lo fueron los medios de locomoción rápidos, indispensables para que las mencionadas misiones exteriores se cumplieran con la rapidez precisa que es antecedente obligado de su eficacia y oportunidad. Por otra parte, dicho Estado Mayor lo era también de la Dirección y de la ya apuntada realidad de la disculpable desorientación de algunos jefes de unidad al comienzo de las Maniobras, hasta entrar en ambiente, lo distraían de sus peculiares trabajos, sustrayéndoles el tiempo que podían haber destinado a aquellas misiones.

En cuanto a los Estados Mayores divisionarios, su limitada composición les impidió cumplirlas.

La presencia de oficiales de Estado Mayor en las principales estaciones de embarque y desembarque, independientemente de la de los órganos del Negociado de ferrocarriles, no pudo por las causas referidas ser siempre un hecho que, de haberse generalizado, hubiese coadyuvado muy ventajosamente a las operaciones de concentración y dislocación.

Dedúcese de lo expuesto que no ha de escatimarse ni en personal ni en medios materiales la dotación de ningún Estado Mayor. Una plantilla de personal amplia implica ciertamente en paz como en guerra aumento de gastos, pero ninguna necesidad de las tropas ni del Mando quedará así desatendida, con lo que tal incremento repercutirá fecundamente en los resultados. El problema consiste en la organización y división del trabajo de un personal numeroso.

IV.—ENLACE ENTRE LAS DIVERSAS ARMAS

Intimamente ligado este aspecto del enlace a la actuación de las diversas Armas, no es conveniente ni muy factible tratarlo ahora con independencia de lo que en el correspondiente capítulo se exponga, por lo que entonces se estudiará con la minuciosidad que su importancia requiere.

Bástenos decir, por ahora, que, en general, el acuerdo intelectual, basado en la instrucción y en el conocimiento mutuo de necesidades y misiones, carece actualmente de madurez y que cuanto esfuerzos se hagan por intensificarlo y consolidarlo no serán baldíos.

La carencia e insuficiencia de los medios de transmisión impidieron que el deficiente acuerdo intelectual encontrara compensación en un contacto más real entre las distintas Armas.

V.—TRANSMISIONES

Aunque al examinar cada aspecto del enlace se ha aludido a los medios de transmisión, éstos no se han tratado sino fragmentariamente, en relación con el cometido particular que, en cada caso, habían de servir.

Faltaba el punto de vista general, que ahora se adopta, para adquirir una visión de conjunto de su funcionamiento.

a) GRUPO DE C. E.

No teniendo el Regimiento de Transmisiones material especial para este grupo, se organizó de una manera análoga a los divisionarios de que luego nos ocuparemos, observándose en su funcionamiento las siguientes dificultades:

1.º Falta de personal especialista tanto para el servicio de centrales y aparatos, como para la construcción y reparación de líneas. Sería conveniente aumentar la proporción de profesionales en estas unidades.

2.º Respecto al material, es escaso y no adecuado; el cable debe sustituirse por otro mejor aislado y más resistente a la tracción. Debe dotarse de postecillos a este grupo. Las centrales y, en general, todo el material de aparatos está anticuado. Las radios no reúnen condiciones militares, pues su margen de ondas en transmisión es distinto, no permitiendo el funcionamiento simultáneo de varias estaciones por tener además los receptores poca selectividad. Los aparatos de luces tienen poco alcance y mucha dispersión, es decir, son muy indiscretos.

3.º Respecto a su funcionamiento, parece sería conveniente separar el personal de tendido y reparación, del de explotación de la red y contar con equipos de tendido y reparación motorizados, que permitieran mayor rapidez y seguridad en las transmisiones y menor personal, o sea, mucho mayor rendimiento.

Desde luego, se notó la falta de una reserva de hombres y material, en las manos del Mando, para hacer frente a las necesidades urgentes, mu-

chas de las cuales se suplieron gracias a la red civil, la cual no podrá actuar en caso de guerra con la misma seguridad.

b) GRUPOS DIVISIONARIOS.

Pueden hacerse consideraciones análogas a las anteriores respecto al material y personal especialista. El carro reglamentario de tendido es muy pesado en la actualidad por su conjunta misión de explotación. Sería conveniente separar en las unidades eléctricas (análogamente a lo dicho para el grupo de C. E.) el personal de tendido del de explotación para darles más flexibilidad en su funcionamiento.

Es necesario estudiar un cable bien aislado y resistente (ya que normalmente ha de ir tendido por el suelo) para aumentar la distancia de comunicación telefónica y otro tipo de dos o más circuitos con que equipar las arterias importantes de la red.

En resumen, en cuanto a transmisiones se refiere, hace falta más personal profesional, bien voluntario con mayor permanencia en filas o por reclutamiento adecuado y material bien estudiado, moderno y abundante.

c) SECCIONES DE TRANSMISIONES DE LOS CUERPOS.

Estas secciones funcionaron en general con deficiencias debidas, principalmente, a la imposibilidad de instruir al personal en su corta estancia en filas y a la escasa dotación de su material.

Analizaremos las de las diversas Armas.

Infantería

La carencia de elementos y personal hizo necesario que, la red general servida por las tropas de transmisiones de Ingenieros llegara hasta los Ps. Cs. de regimiento, en vez de terminar en las brigadas como marcan los reglamentos por no estar organizadas las secciones de transmisiones de estas unidades.

Puede decirse que en el cambio salieron beneficiados los usuarios de la red, por existir una homogeneidad mayor en el personal que la sirvió. A nuestro juicio no debe generalizarse este empleo de las tropas de transmisiones, pues no en todas las situaciones podrá atenderse al servicio de la misma manera; parece más lógico que sean los cuerpos y brigadas los que atiendan a sus necesidades con sus propios medios, haciendo que éstos estén identificados con el resto de las tropas de transmisiones, mediante cursos o ejercicios frecuentes en colaboración y unificando la instrucción de clases y oficiales de los cuerpos, labor que realiza anualmente la Escuela Central de Transmisiones con éxito creciente.

Es conveniente aumentar el tanto por ciento de especialistas en estas unidades.

Respecto a material pueden hacerse apreciaciones análogas a las que al ocuparnos de Ingenieros se deducen. Material anticuado y escaso, lo

que lleva consigo multitud de averías y retrasos y cable viejo y en pequeña cantidad.

Algunos Cuerpos piden se les aumente la dotación de heliógrafos, por la seguridad que en este medio de transmisión creen encontrar. A nuestro juicio no es pertinente este aumento, por lo menos en las unidades que no sean de montaña, pues las banderas con código de señales son casi tan rápidas para la transmisión y mucho menos indiscretas a más de ligeras y baratas; teniendo ambos procedimientos la limitación de la noche para su empleo.

Creemos que con equipos de luces (eléctricos preferentemente, con pilas regenerables) y banderas para las pequeñas unidades entre sí, el teléfono y algún aparato de señales ópticas hasta batallón, y la radio e iguales medios tanto eléctricos como ópticos de batallón hasta brigada, asegurarían el necesario enlace sin complicar un asunto en el que la sencillez es factor fundamental.

Caballería

En la actualidad puede decirse que los Cuerpos no cuentan con ningún elemento de transmisión, pues solo algunas unidades, y con carácter particular, tienen heliógrafos.

Las características del empleo de la Caballería, movilidad y rapidez, hacen que el uso del teléfono en unidades inferiores a regimiento, y casi en esta última, sea una cosa excepcional y caso de hacerlo será utilizando la red civil mientras sea posible; por lo tanto, no parece necesario que existan secciones constituidas orgánicamente para el empleo del teléfono y sí únicamente clases y oficiales capaces de utilizar racionalmente los medios telefónicos de la zona en que actúan y los necesarios para enlazarse con los ópticos.

En cambio, los medios ópticos ligeros, baratos y de fácil y rápida utilización, sobre todo en nuestro país, en que la ondulación de su suelo permitirá casi siempre encontrar buen emplazamiento para las estaciones, los hace insustituibles en todas las unidades.

Cosa análoga hay que decir respecto al empleo de la radio, sobre todo de grupo de escuadrones en adelante, con tendencia a que sea material sobre auto en las unidades superiores para tener la seguridad de su funcionamiento instantáneo, y dotando a los grupos de escuadrones y regimientos de un tipo de radio a caballo, a ser posible de fácil manejo y lo suficientemente sólido para resistir las incidencias del transporte.

En resumen: La Caballería necesita medios ópticos desde escuadrón y radio desde grupo de escuadrones con los medios telefónicos indispensables en las unidades para los pequeños tendidos que exija el enlace entre las ópticas y Ps. Cs. o red civil.

Artillería

a) Ligera.—La importancia del enlace entre la Infantería y Artillería, en todas las situaciones, obliga a prestar principal atención a los medios de transmisión que lo han de realizar materialmente.

Los actuales pelotones de enlace están mal dotados en medios y en personal, pues ambos son escasos y los primeros de mala calidad. La zona en que estos tendidos se han de realizar, batida por todas las armas del contrario, exige el empleo de buenos medios y personal de obreros numeroso, si se quiere asegurar el contacto entre ambas Armas.

b) Pesada.—Es de todos conocida la característica que, en unión de las reservas, tiene esta Artillería. Constituye, por así decir, el arma del Mando. Necesita, por tanto, oportunidad y acierto en su empleo. Ambas cosas requieren un enlace material perfecto, por un lado con el Mando y por otro con las tropas, con el Servicio de Información Artillera y con la Observación que, en realidad, son los factores que condicionan su empleo.

Surge, pues, la necesidad sentida, en general, por toda la Artillería de que ésta cuente, con una red especializada para poder cumplir su misión, y mientras esto no sea posible, dotar a las Ps. Ms. de todas las unidades del material de transmisiones que tienen asignado y necesitan.

c) D. C. A.—Respecto a esta Artillería, podemos decir lo mismo, agravándose los inconvenientes apuntados, en una unidad cuyo éxito depende de su empleo en un instante preciso, que no admite demora aunque de segundos sea.

Creemos, por tanto, que el enlace de esta unidad con el Mando, Aeródromo, Globo e Información, debía asegurarse superponiendo a la red telefónica, aun estando especializada para tiro, una red radio, como propone, con acierto, a nuestro juicio, dados los ensayos realizados durante las Maniobras, la unidad de Aerostación.

Como resumen, podemos sacar análogas consecuencias a las deducidas en todo lo que a transmisiones se refiere.

El personal no está suficientemente instruido, ni es el necesario y el material es escaso y anticuado.

Naturalmente, este material requiere para su transporte vehículos análogos a los de las unidades a que pertenece.

Ingenieros

Siendo el tema de las Maniobras de carácter defensivo, el empleo de las unidades de Zapadores ha tenido preferentemente el de arreglo de caminos en zona previamente ocupada; aun así se ha observado la deficiente dotación de estas unidades, en cuanto a medios de transmisión se refiere, dificultándose la coordinación de las mismas y la petición de envíos de retaguardia, con la antelación necesaria para su oportuno empleo, por la congestión lógica de la red general en período de tanta actividad.

No cabe duda que, a poca movilidad que adquirieran las operaciones, estas dificultades han de aumentar, siendo necesario que estas unidades cuenten con medios propios de transmisión que aseguren su funcionamiento en toda clase de situaciones.

De las demás unidades de Ingenieros nos ocupamos al tratar de los usuarios de la red general.

Resumen.—Como consecuencia lógica de todo cuanto llevamos dicho en el funcionamiento de las transmisiones, se observó lo siguiente:

1.º Falta de medios para el enlace interno, en cantidad suficiente, para las necesidades del Cuartel General de C. E., y en su relación con Aeronáutica, Artillería e Información. Esto tal vez sea debido a la escasez del tiempo que para el establecimiento de las transmisiones se dispuso durante las Maniobras, lo que impidió la especialización de circuitos que una situación defensiva exige.

2.º El enlace con aviones en vuelo se realizó deficientemente, ya que las redes radio, prácticamente, no funcionaron y las unidades y Ps. Cs. carecieron en absoluto de paineles, que en algún caso hubo que improvisar.

3.º Por las razones tantas veces apuntadas de falta de medios y tiempo, no se especializó circuito alguno de la red general en beneficio de la Artillería, Información o Mando; es de desear que en situaciones análogas se disponga de los medios de transmisión necesarios que permitan, siquiera, lo sea alguna de las sub-redes antes citadas.

4.º En el empleo de la red eléctrica establecida, cabe señalar las siguientes deficiencias, marcadas principalmente por los encargados de su explotación:

a) Falta de agentes de enlace (peatones, ciclistas, jinetes) de los Cuerpos con los Centros de Transmisiones en que podían recibir despachos.

b) Exceso de conferencias telefónicas, defecto éste muy importante, ya que imposibilita la repartición del servicio entre los medios disponibles, recargando enormemente el servicio telefónico que es el que exige más personal técnico para su funcionamiento y reparación.

Sería conveniente limitar el empleo de este medio de transmisión a casos excepcionales que exigieran el contacto directo de dos personas, marcando y haciéndolo cumplir rígidamente, quien podrá hacer uso de la red consiguiéndose así dos cosas:

—disminuir el trabajo tan abrumador de telefonistas y obreros, aumentando, por tanto, su rendimiento.

—aumentar la confianza del usuario en este medio, que tantos detractores tiene, permitiendo así la oportunidad de su empleo en beneficio de los demás.

Podría limitarse su uso a los jefes de unidad que contaran con este medio de comunicación con restricciones de tiempo, tres minutos por ejemplo, como en la red civil se hace, salvando naturalmente los casos urgentes o exigencias extraordinarias que el Mando habría de sancionar.

c) Abuso de la calificación de urgente y urgentísimo en los despachos

de carácter normal, que sólo a retrasos en el imponente quepa achacar, disminuyendo en el telegrafista la impresión de rapidez y preferencia que estos casos, teóricamente excepcionales, deben producirle.

De todo esto se deduce la necesidad de restringir el empleo del teléfono en cuanto a conferencias se refiere, dando, mientras sea posible, telegramas o telefonemas bien dirigidos, ya que el personal de transmisiones no puede resolver estas dificultades, y con la calificación apropiada al texto del mensaje para poder repartir entre los diversos medios disponibles el servicio normal, descongestionando las redes en beneficio de todos.

Puede decirse que las redes radio no han funcionado por falta de personal instruido en el manejo de las estaciones, pero de los ensayos reducidísimos cabe deducir algunas enseñanzas.

1.^a Las estaciones radio a caballo no pueden enlazarse con los aparatos en vuelo, pues su margen de ondas no lo permite, debiendo evitarse esta anomalía.

2.^a No ha funcionado el servicio de escucha, ni en el aspecto radio ni en el telefónico, y debió hacerlo así tanto desde el punto de vista de la información como para disciplina.

3.^a El enlace Aeródromo-Globo-D. C. A.-Mando-Información debe asegurarse mediante el empleo, simultáneo con el teléfono, de una red radio, pues en el uso oportuno de cada uno de estos medios radica el éxito del conjunto.

II.—ESTADOS MAYORES

La carencia de Reglamento para su organización y funcionamiento en compañía les obligó a dimitir serias previsiones; y así, cada Sección tenía las suyas propias, hechas por una parte de un examen minucioso de su propio cometido y por otra de la experiencia contenida en la doctrina de otros Ejércitos.

Cada Sección del Estado Mayor del E. E. tuvo en sus serias la distribución del trabajo entre sus diferentes componentes, exceptuando aquellos cometidos que correspondían por su naturaleza e importancia a la colaboración más estrecha en los casos de las cuestiones que competían a la Sección y otros de los documentos que afectaban a cada una.

El doble punto de vista, a que ya se aludió en el capítulo II (Plan de las Misiones), con que había que examinar éstas (Diferencia y Mando del C. E., había de ser adoptado también por cada Sección del Estado Mayor, con lo que la reglamentación y cumplimiento de sus serias resultaron de mayor complejidad.

CAPITULO VII

ACTUACION DE LOS CUARTELES GENERALES

En el capítulo anterior, relativo al enlace, se han expuesto ya algunas de las modalidades y limitaciones de la actuación de los Cuarteles Generales.

En el presente, vamos a continuar este estudio, tratando cuestiones que no conciernen al enlace y refiriéndonos principalmente al funcionamiento interno de los Estados Mayores y a lo que pudo apreciarse también fuera de ellos desde el punto de vista de cada Sección.

I.—COMANDANCIAS DE LAS ARMAS Y JEFATURAS DE LOS SERVICIOS.

Al tratar de la actuación de las diversas Armas y Servicios, en los capítulos correspondientes, se complementará lo dicho en el anterior acerca de tales Comandancias y Jefaturas, exponiendo entonces lo que se juzgue de interés.

En unas futuras Maniobras, por tanto, habrán de ir mejor dotadas y tener un efectivo período de contacto previo con el Mando y el Estado Mayor, para que puedan formular sus propuestas, practicar sus reconocimientos y actuar, en general, con una base más sólida.

II.—ESTADOS MAYORES

La carencia de Reglamento para su organización y funcionamiento en campaña ha obligado a dictar normas provisionales; y así, cada Sección tenía las suyas propias, derivadas, por una parte, de un examen minucioso de su propio cometido y, por otra, de la experiencia condensada en la doctrina de otros Ejércitos.

Cada Sección del Estado Mayor del C. E. incluyó en sus normas la distribución del trabajo entre sus elementos componentes, exceptuando aquellos cometidos en que convenía por su naturaleza o importancia una colaboración más estrecha; un índice de las cuestiones que competían a la Sección y otro de los documentos que afectaban a cada cuestión.

El doble punto de vista, a que ya se aludió en el capítulo II «Plan de las Maniobras», con que había que examinar éstas: Dirección y Mando del C. E., había de ser adoptado también por cada Sección del Estado Mayor, con lo que la reglamentación y cumplimiento de sus misiones resultaron de mayor complejidad.

Esto nos plantea el problema de sí, ya que una misma persona asumía ambas funciones, hubiera o no sido conveniente la división del Estado Mayor en otros dos, de Dirección y de C. E., que actuasen con relativa independencia.

El desdoblamiento de un organismo entraña un inconveniente: al crear dos escalones, la compenetración entre ambos no puede ser tan íntima como cuando actúan fundidos en uno solo; se introduce una rueda más en el engranaje y a mayor rozamiento corresponde, por pequeño que sea, cierta disminución en la velocidad.

En cambio, el personal de cada escalón se especializa en una labor más concreta, lo que redundará en una mayor actividad al quedar descargado de otras misiones. La actuación del Estado Mayor del C. E. es provocada y controlada desde fuera, esto es, por personal distinto, lo que la hace más real, aunque más difícil al imponerle mayores o distintas limitaciones que las que el mismo Estado Mayor concibiera; de todos modos, éste se libra de la preocupación de variar a cada momento su punto de vista, forzado a tomar alternativamente el de la Dirección y el del C. E., cuando ya estaba embebido en uno u otro panorama.

La consideración de que funcionando un solo Estado Mayor sería más efectiva y directamente inspeccionado por el Mando el desarrollo de las Maniobras y más fácil e íntima la compenetración del Mando con él y la de sus componentes entre sí, se sobrepuso a las ventajas, que acabamos de apuntar, de su desdoblamiento.

Mayor aún hubiera sido el rendimiento del Estado Mayor si tanto el personal del Cuerpo como el del Servicio tuviese una mayor práctica de campo, restringida en la actualidad por absorber su atención habitualmente los numerosos menesteres de oficina que le imponen una legislación compleja y copiosa en trámites burocráticos.

Defectos de constitución orgánica, de los Estados Mayores, redujeron el grado de su actividad.

En el período preparatorio, formado el Estado Mayor de la Dirección a base del personal de la 3.^a Inspección, fué preciso irlo paulatinamente completando con el de otras procedencias. Por razones de jerarquía, las jefaturas de las Secciones iban recayendo en personas distintas, conforme se iba operando la sustitución de mando, en plazos de tiempo muy breves. No tanto, sin embargo, que no resultaran apreciables los cambios de criterio consiguientes que influían en la organización y funcionamiento de las Secciones.

Compuesto dicho Estado Mayor de 20 jefes y oficiales, entre pertenecientes al Servicio y alumnos de la Escuela Superior de Guerra, el personal de Oficinas Militares alcanzaba sólo la exígua cifra de seis y, completado por varios mecanógrafos, algunos solamente de nombre, era, desde luego, insuficiente.

Sumada esta realidad a la escasez de medios de locomoción y de transmisión, se habría reducido mucho el rendimiento del Estado Mayor, si las

excelentes cualidades de su personal no hubiesen contrapesado cuantas limitaciones tuvo su actividad en su deficiente constitución orgánica.

Análogas consideraciones pueden repetirse para los Estados Mayores divisionarios.

Acabamos de aludir a las excelentes cualidades del personal de los Estados Mayores. No sería justo, al reconocer el entusiasmo de parte de la oficialidad, omitir el elevado concepto que nos merece la otra parte.

Todos los Generales, Jefes y Oficiales, salvo rarísimas excepciones, rivalizaron en el más brillante espíritu de colaboración, poniendo a contribución sus energías de todo orden y a prueba su amor a la profesión militar. Constituyeron, en este sentido, las Maniobras una magnífica fusión de voluntades, demostración patente del alto valor de la oficialidad.

Reflejo fiel de tan preclaras virtudes, fué la actuación del personal del Cuerpo y Servicio de Estado Mayor. Los jefes y oficiales pertenecientes a uno y otro se desenvolvieron bajo una ejemplar unidad de doctrina, criterio y acción, así en la compleja preparación de las maniobras como en el vencimientos de las aduras y no pocas dificultades que su ejecución entrañó. Rendirles desde aquí este tributo es confesar, como verdad indudable, que representan uno de los más sólidos pilares que sostienen la eficiencia de nuestras instituciones armadas.

Injusticia sería, finalmente, no incluir en esta aseveración a los alumnos de la Escuela Superior de Guerra que asistieron a las maniobras. La inteligencia y laboriosidad de este valioso sector de la oficialidad estudiosa nos revelan, en una de las más firmes esperanzas renovadoras de nuestro Ejército, el alma que ha de darle, sobre afianzar su eficacia, un aire de competente modernidad.

A continuación expondremos el funcionamiento de cada Sección del Estado Mayor, ateniéndonos al criterio expresado al principio de este capítulo.

a).—1.ª SECCIÓN.—ORGANIZACIÓN.

En el capítulo 3.º se trató ya de lo concerniente a la organización de las Maniobras, por lo que nada de importancia cabe añadir a lo allí manifestado, ya que en aquel estudio se examinó cuanto dentro de la Sección y fuera de ella, pero desde su punto de vista, pudo apreciarse.

b).—2.ª SECCIÓN.—INFORMACIÓN.

El panorama que desde esta Sección se descubre abarca todo el Servicio de Información, en su organización y funcionamiento, por lo que nos parece éste el lugar más adecuado de la Memoria para tratarlo.

La extraordinaria importancia de este Servicio, la carencia de preceptos reglamentarios que guíen e impongan su funcionamiento y la falta de una experiencia adquirida en campaña o en maniobras, son circunstancias que predecían el fracaso de este servicio.

Los hechos nos han sorprendido favorablemente, influyendo en ello notoriamente el singular interés desplegado por el personal del servicio en todos los escalones. No obstante, conviene reconocer que carecemos de personal con preparación técnica apropiada y de medios en cantidad y calidad suficientes para conseguir un rendimiento aceptable.

Con la mayor concisión y sin aportar detalles de ejecución que harían confuso este trabajo, vamos a exponer la impresión recibida respecto al funcionamiento de los distintos órganos de información que han actuado.

Estos órganos son:

Infantería.—Los oficiales de información de las Brigadas, Regimientos y Batallones.

Caballería.—Los oficiales de información de los grupos de reconocimiento divisionarios.

Artillería.—S. L. S.

S. L. V.

S. Topográfica y S. Tm.

S. Tm. de la Agru. de Art. pesada.

Oficiales de Información de las Brigadas, de las Agrupaciones y de los Grupos.

Eventualmente la Av. y Aeón. que se le afecte.

Aerostación.—El S. I. Aeón.

Aviación.—El S. I. Av.

Estados Mayores.—7.^a División.—2.^a Sección.

8.^a División.—2.^a Sección.

C. de E.—2.^a Sección y Sección topográfica.

Por carecer de preceptos reglamentarios, se han utilizado como bases para el trabajo: «Las Instituciones para el Servicio de Información» (dadas por el Estado Mayor Central) y las «Instrucciones complementarias para el funcionamiento del Servicio de Información» (dictadas en folleto aparte por la Dirección de las Maniobras).

Ambas instrucciones contienen todas las normas y datos necesarios para que, sin duda de ninguna clase, pueda cumplir su cometido el personal actuante en el servicio de información.

Veamos cómo se han producido los distintos órganos de información:

1.º **Infantería.**—La actuación de los oficiales de información de las Brigadas, Regimientos y Batallones, se ha limitado a la fase de ataque. En tan corto plazo, y por tratarse de enemigo simulado, no había que pensar en una información abundante, información que se centralizaba en la 2.^a Sección del Estado Mayor de la División respectiva.

En los partes escritos de información que en fin de jornada daban las Divisiones a la 2.^a Sección de Estado Mayor del C. E., no se podía reflejar de una manera clara y precisa, la intensidad, utilidad y oportunidad de los informes adquiridos por las tropas en contacto. Sin embargo, hay motivo para decir que la información proporcionada fué escasa y a menudo *fuera de toda oportunidad*. Esta deficiencia es imputable, de un lado,

a la *notoria escasez* en medios de transmisión; de otro, a la falta de preparación técnica de los oficiales de información y a la *tendencia*, lamentable, por cierta, de algunos mandos subordinados a no conceder al servicio de información la importancia que realmente tiene.

2.° *Caballería*.—La gran extensión del frente y la naturaleza del terreno, hacían suponer que la Caballería daría un menguado rendimiento en el servicio de información. Sin embargo ha conseguido información abundante, útil y oportuna, llegando en la fase de toma de contacto a determinar el contorno aparente del enemigo.

Pero es forzoso reconocer que su rendimiento ha debido ser mucho mayor. Si el Mando de la Caballería hubiera dado cumplimiento a lo que se dispone en las Instrucciones complementarias para el servicio, facilitando la labor del Oficial de Información; si lejos de ordenar prematuramente y sin orden expresa para ello el repliegue de los grupos, mantiene el contacto, retarda y jalona el avance del enemigo, es indudable que hubiera obtenido un éxito rotundo en el cumplimiento de la misión de información que le había sido confiada.

3.° *S. I. A.*.—En la jornada del 28 localizó cinco agrupaciones de Artillería. Las peticiones de vuelo que, con carácter urgente, hizo a la Aviación, no pudieron ser atendidas oportunamente, por la gran distancia que le separaba del aerodromo de trabajo.

4.° *Aerostación*.—Se elevó el globo los días 27 y 28. El segundo de los citados días determinó el frente y la dirección de ataque. Por tratarse de fuerzas simuladas, algunos de los informes remitidos reflejaban mala interpretación de la simulación de fuegos enemigos.

5.° *Aviación*.—La Aviación de observación ha proporcionado informes abundantes que han permitido al Mando conocer el avance del enemigo, jalonado en forma aceptable. Para los reconocimientos a la vista y fotográficos, tropezaba con la dificultad de que se trataba de enemigo simulado y de que la caza enemiga tenía una superioridad grande con respecto a la propia. Esta dificultad quedó en parte compensada por el hecho de que el enemigo simulado no usó el enmascaramiento.

Proporcionó también datos interesantes respecto a la marcha y el reposo de las unidades propias, acompañadas de fotografías en las que puede apreciarse el perfecto enmascaramiento de algunas de las unidades y la forma defectuosa en que estacionaron otras. Sin embargo, importa señalar que no dan esas fotografías una idea exacta, porque muchas de ellas se hicieron en vuelo exageradamente bajo. El aerodromo de trabajo se estableció demasiado lejos del Cuartel General del C. E. y el enlace entre ambos fué muy deficiente. De haber tenido el aerodromo de trabajo más cerca del Cuartel General del C. E. y ligado a éste por medios de transmisión que respondiera a la urgencia con que es preciso ponerse en relación ambos, la información proporcionada por la Aviación hubiera sido más útil por más oportuna.

6.º *D. C. A.*—Ha denunciado el paso de los aviones enemigos dentro de su radio de acción.

7.º *Divisiones 7 y 8.*—La información procedente de la 2.ª Sección del Estado Mayor de ambas Divisiones, ha llegado en general con retraso. Este retraso ha sido debido, en primer término, a que no recibieron a tiempo la información de vanguardia y en segundo lugar, a que los ejes de transmisiones sufrieron frecuentes averías.

En la jornada del 28 no se recibió información procedente de la D. I. 7. por hallarse destacado el Jefe de la Sección de Información que no debió ser separado ni un sólo momento de tan importante servicio.

8.º *Cuerpo de Ejército.*—Se organizó la 2.ª Sección, con dos comandantes y un oficial de Estado Mayor y dos escribientes-mecanógrafos.

Para el funcionamiento interno de la Sección, el Jefe de la misma dictó una orden particular, ajustándose a las normas que figuran en las «Instrucciones para el Servicio de Información» dadas por el Estado Mayor Central.

El Jefe de la Sección se asignó: la coordinación y repartición de trabajo; relación con las otras Secciones del Estado Mayor; redacción de las síntesis de información. Además presidió la reunión diaria con los Jefes o representantes de los órganos de investigación. Uno de los oficiales de Estado Mayor fué encargado del orden de batalla propio, registro y archivo de documentos. El otro oficial, del orden de batalla y actividades del enemigo.

Las informaciones se archivaron por días. Para cada jornada se abrió una carpeta, y, dentro de ésta, otra para cada uno de los órganos de investigación.

A medida que se iba recibiendo información sobre el enemigo, el oficial de Estado Mayor correspondiente, daba representación gráfica al informe recibido. Pero con objeto de evitar confusiones, utilizaba un papel superponible para cada uno de los órganos de información. La superposición simultánea al plano de todos ellos permitía ver de una manera clara la certeza, por coincidencia gráfica, de informes adquiridos por órganos distintos. Asimismo, se observaban las discrepancias de informaciones, de las cuales, unas se desechaban por absurdas y otras se sometían a verificación.

Si tenemos en cuenta que la actividad del enemigo se reducía a menos de media jornada por día y que no jugaba en la maniobra la actividad en la zona de retaguardia enemiga, llegaremos a la conclusión innegable de que el trabajo de la Sección no era comparable con el que se vería obligada a realizar ante la realidad del campo de batalla. Sin embargo, la Sección tuvo un trabajo a veces abrumador. Esto quiere decir que para conseguir un funcionamiento aceptable de la 2.ª Sección del Estado Mayor de un C. E. en campaña, es preciso que cuente con cuatro jefes y oficiales de Estado Mayor, especializados en este servicio. De otro modo, con

poco personal o con personal no especializado, seguramente no podría cumplir a satisfacción del Mando cometido cuya importancia sube de punto.

Por la índole del trabajo de esta Sección se ha podido apreciar el lamentable funcionamiento de las transmisiones, deficiencia motivada no por incompetencia o pasividad del personal encargado de este servicio, sino por insuficiencia de medios. Esto, unido a las reiteradas averías producidas, al parecer por sabotage en uno de los ejes de las transmisiones, son causas que han originado el retraso desesperante con que se recibieron los informes. Este retraso no ha permitido que datos muy importantes de fin de jornada sirvieran de elementos de juicio para redactar la síntesis de información al Mando.

Quizá fuera interesante que, en futuras maniobras, con un bando simulado, se hiciera funcionar en éste un servicio de información que nos permitiría recoger una impresión real de la importancia que tiene y dificultades que entraña este servicio.

Conclusiones.—El Servicio de Información ha funcionado con irregularidad imputable, de un lado, a la escasez de medios de transmisión, y de otro, a la falta de preparación técnica del personal encargado de la ejecución de este servicio.

En los informes recogidos en la 2.ª Sección se ve con claridad meridiana que el citado personal padece una desorientación grande por lo que se refiere a la busca de informes de verdadera utilidad, resultando a menudo que al hacer dicha Sección la selección de los informes recibidos, una gran parte de éstos eran anulados.

Por otra parte, con el fin de que el Mando pueda decidir con tiempo suficiente para que las órdenes lleguen a los Mandos subordinados antes de las veintidós horas de cada jornada, es indispensable que la Sección haya entregado la síntesis de información antes de las diecinueve horas. Pero, si se tiene en cuenta el notorio retraso con que llega la información procedente de los órganos subordinados, resulta que la de fin de jornada (que suele ser muy interesante) no se puede utilizar para avalorar la síntesis con elementos de juicio importantes. Esto solamente puede subsanarse disponiendo de abundantes medios de transmisión, ya que cuando éstos escasean la utilidad de la información resulta muy limitada por falta de oportunidad.

Por lo que afecta al empleo que se ha hecho y rendimiento que han proporcionado los órganos de información importa señalar:

1.º Que la Caballería, como órgano de información, a pesar de la naturaleza del terreno, la gran extensión del frente, la notoria escasez de medios de transmisión y el incumplimiento de normas dictadas y órdenes recibidas, ha dado un rendimiento muy estimable debido principalmente a la, relativamente, robusta organización que se ha dado, por vía de ensayo, a los grupos de reconocimiento.

2.º Que la Aviación ha proporcionado abundante información escrita

y fotográfica de utilidad indiscutible; pero es conveniente que se acostumbren los observadores a eliminar aquellos informes cuya inutilidad deben conocer a priori.

3.º Que la Aerostación ha informado, en general, en forma aceptable, en el corto plazo de su actuación; pero muy deficiente sobre cuanto se le pidió desde los puestos de mando.

4.º Que el Grupo de Información de Artillería ha localizado varias agrupaciones de Artillería enemiga. Sin embargo, no es posible emitir juicio respecto a su mayor o menor utilidad, debido a la forma en que se han producido los acontecimientos.

5.º Que ha sido verdaderamente lamentable que, debiendo trabajar en íntima colaboración Aviación y Caballería, no se haya establecido entre ambas el enlace, cuya importancia no es necesario señalar.

6.º Que para conseguir un rendimiento satisfactorio del Servicio de Información es necesario disponer, en todos los escalones, de personal especializado en materia tan importante y de medios de transmisión buenos y abundantes.

c) 3.ª SECCIÓN: OPERACIONES

Habiéndose dedicado el capítulo V al examen de este aspecto, característico de la 3.ª Sección, nada nuevo cabe añadir a lo allí expuesto.

d) 4.ª SECCIÓN: SERVICIOS

También queda tratado en otro capítulo, el IX, cuanto concierne a esta Sección.

e) 5.ª SECCIÓN: CARTOGRAFÍA

Por disposición del Estado Mayor Central, se ordenó asistiese la Sección Topográfica de la 1.ª División a las Maniobras, afecta al Cuartel General del Cuerpo de Ejército y Dirección, con el fin de atender a las necesidades de índole cartográfica.

La Sección disponía del personal, ganado y material topográfico necesario; únicamente hubo que interesar de la Subsecretaría la camioneta que se le señalaba, por carecer la Sección de todo material rodado. Fué la Escuela de Automovilismo la que facilitó el vehículo automóvil, pero en lugar de camioneta, que era el más apropiado para el uso de la Sección, se designó un camión demasiado pesado y falto de toda instalación de alumbrado.

Cartografía utilizada

Mapa Nacional 1 : 50.000 y Plano 1 : 25.000

Las hojas del Mapa Nacional y del plano 1 : 25.000 que se utilizaron, fueron completadas previamente con la cuadrícula correspondiente a la

proyección Lambert, formando así un plano director; pero que tenía defectos, por no estar puesto al día en carreteras.

Para remediar, en parte, estas faltas, levantando las nuevas carreteras que no figuraba en dicha cartografía, y realizar otros trabajos que se mencionarán más adelante, el día 4 de septiembre, parte de la Sección, se trasladó a Astorga y Brañuelas, para levantar, por itinerarios regulares, con brújula taquimétrica, las siguientes carreteras nuevas:

- 1.º De Folgoso de la Ribera al Norte.
- 2.º Del kilómetro 351,700 de la carretera de Madrid a La Coruña a la estación de Brañuelas.
- 3.º De Porquero a Villameca.
- 4.º De Villameca a Sueros (en construcción).
- 5.º Del Puente de Hospital de Orbigo a Villamor de Orbigo, Santa Marina del Rey y Sardonedo.
- 6.º De Rabanal del Camino a Foncebadón y puerto de Foncebadón.
- 7.º De la carretera de Astorga a Santa Colomba de Somoza, a Santa Catalina de Somoza y El Ganso.
- 8.º De Astorga a Val de San Lorenzo y Valdespino de Somoza.
- 9.º De la anterior a Val de San Román.
10. De la anterior a Barrio de Quintana.
11. De Val de San Lorenzo a Morales del Arcediano; y
12. De Santiago Millas a Barrio de Abajo.

En total: 64 kilómetros.

Se comprobó además el trazado de la carretera ya construída de Molinésca a Riego de Ambrós, que figuraba en construcción en la hoja 159, así como también la no posible utilización de la carretera abandonada de Congosto a San Román de Bembibre.

Todos estos datos se vertieron gráficamente en dos hojas de rectificación, una para las carreteras que afectaban al 1:50.000 y otra para las del 1:25.000; y reproducidas por los medios propios de la Sección, fueron distribuidos 50 ejemplares a la Dirección, Cuarteles Generales y tropas y servicios de C. E., para la puesta al día a mano de las hojas de que disponían. Esta distribución se hizo con la anticipación necesaria para disponer de ellas, ya corregidas, al comenzar el periodo de concentración.

Mapa automovilista y Mapa en 1:200.000

Para la puesta al día a que nos referimos en los párrafos anteriores y para la formación del Mapa Automovilista se recorrieron todas las carreteras comprendidas dentro de la zona de maniobras. Efectuado este recorrido se procedió a formar el Mapa Automovilista en 1:200.000; y reproducido por los medios de que dispone la Sección, fué distribuído por ésta a la Dirección, Cuarteles Generales y unidades automóviles antes de comenzar el periodo de concentración.

Al mismo tiempo, se aprovecharon los reconocimientos antes citados para formar un Mapa de la zona de Maniobras en escala 1:200.000, sólo en

carreteras, en el que se ampliaban y corregían algunos detalles del que se acompañaba al folleto editado por la Dirección. Este Mapa, formado por la Sección, es el que sirvió de fondo para el Mapa Automovilista.

Planos en 1:5.000 de la sin mediaciones de Manzanal del Puerto y Santa Coloma de Somoza

Simultaneando con los trabajos citados, se reconocieron las inmediaciones de Manzanal del Puerto y Santa Coloma de Somoza en busca de terreno donde pudiesen formar la 8.^a y 7.^a D I. respectivamente, en unión de tropas de C. E. Aprobados por la Dirección los lugares escogidos, se procedió a levantar por taquimetría la zona al Norte de Manzanal del Puerto en escala 1: 5.000 y en una superficie aproximada de 4 kilómetros cuadrados. De este plano se hicieron varios ejemplares que, con el proyecto de formación, se entregaron a la Dirección y al Cuartel General de la D. I. 8.

Para el plano del terreno escogido entre Santa Coloma de Somoza y el Ganso, se aprovecharon los trabajos realizados en aquella zona por la Sección Topográfica de la D. I. 8 y que fueron facilitados por ésta.

Se formó así el correspondiente plano en escala 1: 5.000 en una superficie de 13 kilómetros cuadrados y fué distribuido, igualmente, a la Dirección y Cuartel General de la D. I. 7.

Todos estos trabajos, tanto los de campo como los de Gabinete, se ejecutaron en la zona de Maniobras, y los de dibujo en Madrid.

Gráfico para el Boletín de Información núm. 1

Asimismo se efectuó en Madrid por la Sección con sus elementos de reproducción la tirada de 120 ejemplares iluminados del gráfico correspondiente al Boletín de Información número 1.

Cáneas de tiro

Las instrucciones dictadas para las Maniobras por el Estado Mayor Central del Ejército, encargan a la S. T. de C. E. la formación del Cáneas de tiro, es decir, la preparación de los datos topográficos que este Cáneas requiere.

Los trabajos se iniciaron antes del período de concentración, teniendo siempre en cuenta el plan general de distribución de la Artillería, y previo acuerdo y enlace entre la S. T. de C. E. y el S. I. A.

Como base de los datos topográficos habían de ser los vértices de las redes geodésicas, la primera operación fué replantar y fijar con señales visibles aquellos vértices llamados a servir de apoyo.

La S. T. de C. E. replantó y señaló con banderas los seis vértices geodésicos siguientes: Corbos-Veiga-Cerezales-Picuelto-Valdolla-Cruz.

Replanteó sin precisar señal por tenerla permanente, los dos siguientes: Redondal-Teleno (primer orden). Tuvo en cuenta para sus trabajos las torres permanentes de las cuatro iglesias siguientes:

1077 Astorga (t)-Albares de la Rivera (t)-Bembribe (t)-Castropodame (t), que son vértices geodésicos o de la red de intersección, y aunque algunos de ellos en zona enemiga, perfectamente aprovechables para direcciones, referencias o trisecciones inversas, intersecciones o alineaciones .

Apoyados en los vértices geodésicos Corbos y Veiga (2.º orden) la S. T. de C. E. fijó por triangulación (cadena y triángulos aislados) cuatro vértices en colaboración con la S. T. de la 8.ª División. Estos vértices fueron: Pero-Candanedo-Peña del Gato y Pizarroso; se fijaron con arreglo a las instrucciones reglamentarias para estos trabajos en el Servicio Cartográfico del Ejército y quedaban elegidos en las zonas de cada una de las agrupaciones artilleras, según la orden de la defensa.

Para la ampliación de los datos exactos requeridos por el despliegue artillero y teniendo en cuenta el plan de la maniobra del Gr. I. A. referente a su sección de localización del sonido que, en un principio, iba a hacerse en la zona de Valdolla y carretera de Madrid a La Coruña (km. 362 al 366), se calculó un doble itinerario de coordenadas Lambert con puntos comunes en ambos, los cuales permitían obtener para ellos valores con una precisión superior a la que de grande y muy útil califica para los puntos del «Cáneas de tiro» el Reglamento Topográfico Artillero en su artículo 386.

Posteriormente, y a medida que el tiempo y estacionamiento de las fuerzas en la posición defensiva lo consintió, se calcularon otros itinerarios en las zonas de Picueto a Corbos por Cerezales, y en la de Cruz-Buey Mayor-Manzanal. Cada una de estas zonas, beneficiaba y servía, respectiva y particularmente, a las Ds. I. 7 y 8 y, en general, a la Artillería de C. E., así como permitía la fijación exacta de los Ps. Cs. y de los Centros de transmisiones sobre el plano director por coordenadas Lambert.

Los itinerarios dobles calculados fueron los siguientes:

Cerezales-Manjarín-Corbos.

Picueto-Cerezales.

Cruz-Buey Mayor-Manzanal-Cruz.

Valdolla-Albares de la Ribera.

En esta forma se obtuvieron las coordenadas Lambert, señalándolas sobre el terreno con banderas y divulgando reseñas de los diez y ocho puntos que se citan a continuación:

Peñas del Laballo-Campón-Pico del Uceo-Manjarín (t)-Palos-El Gallón-La Corona-Cotarro del Cueto-Las Chanas-Alto del Mato-Valdecerezales-Alto del Raposo-Buey Mayor y kilómetros, 362-363-365-366 de la carretera de Madrid a La Coruña.

La premura del tiempo, ante la necesidad de entregar los datos numéricos a los organismos a quienes interesaba antes de terminar el período de concentración, impidió que se completasen los datos en la zona que interesaba a la Artillería de la D. I. 8, que se dejó para la última, porque en la primera idea de empleo del G. I. A. éste había de atender más directamente al frente de dicha División. Sin esta premura de tiempo y con la colaboración de las Ss. Ts. de la D. I. 7 y de la D. I. 8 se hubiesen perfec-

cionado los itinerarios, fijando vértices topográficos intermedios que acortasen los mismos, en honor a la verdad, demasiado largos.

Los datos numéricos (coordenadas Lambert) en relaciones sucesivas, fueron remitidos antes de terminar el período de concentración a las autoridades siguientes.

- Comandante General de Artillería de C. E.
 - 2.^a y 3.^a Sección de Estado Mayor de C. E.
 - Grupo de información y topografía artillera de C. E.
 - Jefe Unidad Aerostación de C. E.
 - Comandante de Aviación de C. E.
 - General de la División de Infantería 7.
 - General de la División de Infantería 8.
 - Sección Topográfica 7.^a División (figurada).
 - Sección Topográfica 8.^a División (figurada).
- Asimismo se remitió al S. I. A. copia de las reseñas de vértices y puntos.

Instalación de la Sección en Astorga

Al comenzar el período de concentración, la Sección quedó instalada en el cuartel de Infantería de Astorga. La instalación se hizo a base de los elementos y material de la propia Sección llevados desde Madrid. Los principales eran: material topográfico de todas clases, tres tableros de dibujo plegables, dos mesas plegables, una prensa para reproducciones, una lámpara doble arco voltáico para reproducciones de noche, una cubeta para revelado de copias, máquina de calcular, máquina de escribir, material de dibujo y oficina, etc., etc. Asimismo, con la cartografía que afectaba a la zona de maniobras, se llevó parte del archivo cartográfico de la Sección, para que la Dirección pudiera disponer, caso necesario, de cartografía de cualquier otra región de España.

Gráficos de situación de fuerzas

Se formó el gráfico de situación de fuerzas en escala 1. 50.000 correspondientes a los días 24, 25 y 26, a las 20 horas. Estos gráficos se hicieron a base de los datos que facilitó la 3.^a Sección, los cuales estaban fundados en las órdenes dadas a las distintas unidades y no a base de los partes recibidos de las mismas, por llegar éstos con gran retraso.

A estos gráficos se les puso la sobrecarga reglamentaria de «Confidencial; para no llevar a primera línea»; se hizo por la Sección una tirada de 12 ejemplares numerados y con contraseña.

Información sobre el terreno.

Debiendo ser la Sección el órgano principal de la información topográfica, se aprovecharon todos los recorridos que se hicieron para ir acumulando datos; y siendo uno de los aspectos más interesantes al Mando, las condiciones de todo orden de los distintos caminos, la Sección, después de dar un número en un gráfico a cada uno, vertió los datos en unas fichas.

En esta forma se llegó a tener información sobre buen número de caminos y, con más tiempo, se hubiese completado toda la zona. Estos datos fueron de utilidad, pues permitieron, por ejemplo, informar a la 4.ª Sección, respecto a la existencia de un camino que no figuraba en el Mapa Nacional y que partiendo del Puerto de Manzanal se dirigía a Santibáñez de Montes, más practicable y más corto que el que venía utilizándose para el abastecimiento de las fuerzas allí destacadas.

En el programa de investigación del día 25, se asignaba a esta Sección Topográfica la misión de informar, antes del fin de jornada del día 27, acerca de:

«Viabilidad, comunicaciones, pasos, obstáculos y propiedades tácticas del macizo del Alto de la Matona y vértice Redondal».

«Viabilidad y condiciones tácticas de los accesos al Puerto de Foncebadón desde Riego de Ambrós, por Acebo, por las Tejedas y por Folgoso del Monte; desde Onamio y Paradasolana y desde Turienzo Castañero en el ala izquierda (sur) de nuestro frente. Lo mismo desde Bembibre y Matachana a la Ribera, Albares de la Ribera y San Pedro Castañero y desde estos puntos a la línea determinada por vértice Valdolla, alturas 971, 945 y 924 y Turienzo Castañero».

Si bien es cierto que esta petición de informes fué hecha verbalmente por la 2.ª Sección antes de lanzarse el programa de investigación citado, la longitud de los caminos concretamente señalados era de 112 kilómetros. Resultaba, pues, imposible a la 5.ª Sección con sus medios y personal cumplir su misión y así se hizo ver a la 2.ª Sección, significándole que de haber asistido las Secciones Topográficas de la 7.ª y 8.ª Divisiones se hubiese repartido el frente entre las tres. Se reservó la Sección los accesos a Foncebadón, 66 kilómetros de longitud, pero a pesar de su buen deseo sólo pudo informar acerca de dos caminos, ya recorridos anteriormente, de los cuatro que le correspondían, pues al solicitar medios de transporte para trasladarse a primera línea, no se le pudo facilitar ninguno.

También por la 4.ª Sección se encomendó a la Topográfica el reconocimiento, con vistas a la organización de los servicios, del camino de Pradorrey a Brazuelo y Viforcós.

Restitución de fotografías

En las intrucciones dictadas por el Estado Mayor Central para las Maniobras se encargó concretamente a la S. T. de C. E. de las restituciones fotográficas. Con arreglo a ello se remitieron, por intermedio de la 2.ª Sección, diversas fotografías tomadas por Aviación, todas ellas oblicuas. No se presentó realmente ningún caso concreto de restitución, que hubiera habido que realizar por métodos gráficos, ya que se carecía de material para realizarlo por procedimientos mecánicos.

La Sección procedió al examen detallado de estas fotografías, numerándolas y abriendo un registro en el que se hacía constar: número de orden, coordenadas aproximadas del centro de la placa y objetivos o deta-

lles más interesantes que en ellas se acusaban. Al mismo tiempo se iban señalando gráficamente y con su número respectivo, sobre un ejemplar del 1:25.000 las zonas a que afectaban cada una de las fotografías recibidas. Hechas estas operaciones, que se llevaron a cabo con la mayor rapidez posible, se devolvían por lotes a la 2.ª Sección con copia de los datos antes mencionados.

El día 29 a las 21 horas fueron entregadas a la Sección 53 fotografías verticales correspondientes a cinco itinerarios hechos sobre la zona del macizo de Redondal. La Sección procedió a la formación del mosaico correspondiente que resultaba aproximadamente en escala 1:10.000, pero que por razón de lo accidentado del terreno y por no disponer de elementos para proceder a la transformación de las placas ofreció dificultades de acoplamiento. La fecha en que fué entregado y el haber tenido la Sección el día 30 que desalojar el local que ocupaba, para que en él se celebrasen los juicios críticos, fué causa de que no se terminara el trabajo hasta después de concluidas las Maniobras.

Observatorios de Cuerpo de Ejército

Se dispuso el establecimiento de dos observatorios de Cuerpo de Ejército, uno, «Corbos», 1.500 al O. de Foncebadón y otro, «Cerro de Buey Mayor» 1.500 metros al SO. del Km. 345 de la carretera general de La Coruña.

El establecimiento y servicio de ambos observatorios fué encomendado a la 5.ª Sección, teniendo en cuenta que estos observatorios, por su instalación y funcionamiento, tienen hoy un marcado carácter topográfico. En Francia corresponde fijarlos a las Secciones Topográficas.

La Sección atendió a la instalación de ambos con sus propios elementos en material y personal, pero careciendo de aparatos ópticos de gran aumento, luminosidad y campo visual, se ordenó por la 3.ª Sección que una P. M. de Brigada de Artillería facilitase un anteojo de batería para el observatorio «Corbos».

El observatorio «Cerro de Buey Mayor», una vez instalado, se trasladó a las inmediaciones del vértice «Cruz», por orden del Mando, desde cuyo punto aumentaba el campo visible, ya que en el primero las estribaciones hacia el Norte de los macizos de Veiga y Redondal limitaban las vistas en la dirección del enemigo.

Ambos observatorios se instalaron en las proximidades de los puntos señalados, procediendo desde el primer momento a disimular en lo posible su existencia y, a continuación, a fijar sus coordenadas Lambert, por medio de itinerarios a los vértices próximos, determinados anteriormente por la Sección.

En cada uno de los observatorios se instaló, además del anteojo de batería, a que antes se ha hecho referencia, el siguiente material:

Un teodolito para la medida de ángulos de las observaciones hechas, orientado tomando como origen el Norte Lambert.

Un tablero con el plano 1:25.000 orientado.

Un plano 1 : 25.000, en el que se habían dibujado las zonas vistas y ocultas.

Una panorámica graduada, que no hubo tiempo de terminar por la poca permanencia del observatorio.

Un cuaderno de observación, en el que constaban: las coordenadas y altitud del observatorio, las instrucciones para su funcionamiento, personal que formaba parte del observatorio y servicio del mismo, relación del material de que disponía, organización y esquema de las transmisiones, dirección origen, direcciones referencias a puntos bien definidos, principales objetivos vistos desde el observatorio y registro de observaciones, en el que figuraban: fecha, hora, orientación, naturaleza de la observación, observador y transmisión (a quién, hora y cómo).

Los dos observatorios fueron dotados de teléfonos unidos a la red de C. E. y dieron parte diario.

Las observaciones hechas fueron limitadas por la escasa visibilidad de los medios de simulación.

La instalación de ambos observatorios hizo ver la necesidad de que los organismos encargados de establecerlos dentro de los Estados Mayores estén dotados del material necesario de observación.

Otros trabajos gráficos.

La mayoría de los servicios prestados y que se han señalado en los párrafos anteriores dieron origen a una serie de trabajos gráficos, de los que se hicieron por la Sección abundantes copias. Pero además de los apuntados, se hicieron otros de esta índole, entre los que pueden citarse:

«Esquema de la zona de Maniobras en 1 : 50.000, que sirvió a las Jefaturas de Servicios para situar en él la organización de los suyos respectivos.»

«Croquis de transmisiones números 1 y 2.»

«Gráfico de circulación.—Cuarta Sección.»

En total, se dibujaron por la Sección 18 originales, de los que ha obtenido por sus propios medios más de 400 copias.

Resumen.

Para terminar, sólo resta señalar que, como puede apreciarse por los anteriores renglones, la Sección Topográfica desempeñó en las Maniobras diversas e importantes misiones genuinamente suyas, alguna de las cuales no pudo completar por la no asistencia de las Secciones Topográficas de la 7.ª y 8.ª Divisiones y falta material de tiempo, que tal vez se hubiese podido compensar con personal agregado. Asimismo, ha de hacerse resaltar que dicha unidad, que no sólo en maniobras, sino constantemente en paz, ha de desplazarse en el campo a grandes distancias para cumplir su cometido, es de las pocas que hoy no dispone de ningún medio mecánico de transporte, cuya falta se hizo patente durante el desarrollo de las Maniobras.

CAPITULO VIII

ACTUACION DE LAS ARMAS

I.—INFANTERIA

Las más importantes enseñanzas deducidas de estas Maniobras es el hecho incontestable del valor moral y espíritu del soldado, del rendimiento que el infante puede dar por sus características cualidades de subordinación y disciplina, poniendo toda su voluntad en la ardua misión confiada; con soldados con escasa preparación, muchos de ellos incorporados de permisos días antes de las Maniobras, acostumbrados a las comodidades de la vida de guarnición y a recibir la instrucción en terrenos poco accidentados o en campos inmediatos a sus cuarteles, se encontraron de súbito trasladados a una zona montañosa, soportando las fatigas de las marchas por malas carreteras y sendas, teniendo que acampar o vivaquear en condiciones deficientes, sufriendo las inclemencias del tiempo y atendiendo, con escasos medios, a las necesidades de la vida ordinaria de sus unidades; si a esto se une su actuación en los combates supuestos, donde su acción individual se ve aislada dentro del grupo que forma parte, sin perder la confianza en su esfuerzo y sacrificio que exigen una atención y un servicio constantes, por el manejo del material, el aprovechamiento del terreno y su misión, combatiente por excelencia, que le aísla y sustrae a la vigilancia de sus jefes, se comprende la importancia y preponderancia del factor psicológico y, en este concepto, el valor de nuestra infantería es una realidad, que se ha puesto de relieve y es satisfactoriamente apreciada por el Mando.

a) BATALLÓN DE AMETRALLADORAS

Constituyendo la infantería en la defensiva el baluarte en que se estrellan los esfuerzos del adversario, ejerciendo el fuego el papel preponderante y preeminente entre sus medios de acción, integrando las ametralladoras el esqueleto del dispositivo de defensa, siendo las Maniobras de los Montes de León las primeras en que ha intervenido un batallón de ametralladoras, con su moderna organización, unidad capaz de producir fuegos potentes, densos y bien coordinados sobre frentes extensos, en relación con su pequeño efectivo y por ser la finalidad de su misión actuar en provecho de la infantería, parece preferible que, antes de analizar la ac-

tuación del Arma, se aborde como primordial atención la utilización que se ha hecho de este Batallón.

No existe doctrina concreta sobre el empleo de unidades de ametradoras superiores a la compañía, los preceptos generales de los reglamentos de Grandes Unidades y Táctica de Infantería no proporcionan normas suficientes para el desarrollo de la misión defensiva confiada al batallón, conceptuando indispensable se dicten instrucciones que precisen la forma de su empleo hasta tanto se redacte el reglamento táctico correspondiente.

El no haber tomado parte en las Maniobras el Reg. Inf. 3, obligó, para llenar el claro producido en la posición de resistencia por esta falta, a suplirlo, utilizando el Batallón de ametralladoras y afectándolo al Mando de la 8.ª División como medio suplementario, guarneciendo una posición central en el frente Santa Cruz de Montes-Castillote, en la línea principal, apoyados sus flancos en dos regimientos de infantería, el 8 y el 12. El suplir la actuación de un regimiento representaba una ventaja en la potencia de fuegos, pues si aquél disponía de 16 ametralladoras y 24 fusiles ametralladores, el batallón contaba con 24 ametralladoras y 4 fusiles ametralladores, y si las plantillas hubieran alcanzado el efectivo de pie de guerra, la proporción hubiera sido igual, 32 ametralladoras por regimiento y 48 por batallón de ametralladoras; de este modo la sustitución de una unidad por otra, además de la poderosa y decisiva razón de venir impuesta por las circunstancias, era la más apropiada.

Si en cuanto al rendimiento del fuego el batallón podía reemplazar al Regimiento núm. 3, no sucedía lo mismo respecto a sus otros medios de acción: el movimiento y el choque; en el primero, la falta de elementos de transporte ocasiona que su desplazamiento sea más lento que la Infantería y el segundo es el punto más débil de sus unidades; por carecer, en absoluto, de acción resolutive por el choque, su empleo en la ofensiva está sujeto a restricciones y es objeto de apreciaciones distintas. En cambio, su utilización en la defensiva es indiscutible. Como la distancia que le separaba desde su acantonamiento en Veldedo, el 24 de septiembre a la situación prevista en la posición defensiva el día 26, era de unos 12 kms., la marcha no ofreció dificultades; las pocas que se presentaron se resolvieron afectándole elementos de Intendencia y, para atenuar su actitud pasiva, se le encuadró entre dos unidades de Infantería y en un terreno donde no se preveían contra-ataques, el que, por su configuración y accidentes, era la parte más indicada de la posición de resistencia, interpretándose en este sentido la doctrina reglamentaria de adaptación al terreno de la organización defensiva. Y si éste es un principio de general aplicación, consignado en todos nuestros reglamentos, adquiere su máxima importancia en los terrenos montañosos como el de la zona de maniobras, donde la configuración y disposición de los contrafuertes que descienden de San Cruz de Montes encajonan por el Sur el valle de la Silva, entre Santa Marina de Torre y el túnel del Lazo, y permiten batir de flanco y a distancia eficaz los accesos del valle y el trozo de desfiladero por donde marchan unidas la carretera

y la vía férrea. La ocupación de esta parte del frente defensivo exige admitir una línea discontinua, porque las escarpadas laderas de los arroyos del Pontón, Valdiviesca y Fuente del Palomo y sus desembocaduras en el de la Silva, proporcionan zonas pasivas que permiten economizar efectivos y los medios de defensa, aceptando la existencia de soluciones de continuidad, sistema más recomendable que el de la repartición uniforme en toda extensión del frente, con perjuicio de su densidad y de su eficacia.

Dentro de esta disposición general, el frente a cubrir por el Batallón era de poco más de 2 Kms., equivalente al que correspondería a los dos batallones que pudieran haber constituido los dos primeros escalones de la posición de resistencia; y aún cuando, a primera vista, se haya rebasado el límite de frente que prescribe el reglamento, si se tiene en cuenta que los medios de fuego del Batallón en pie de guerra serían 48 ametralladoras y 12 fusiles ametralladoras, admitiendo que en los dos escalones de la posición de resistencia se utilizaran dos secciones de la compañía de fusiles y la mitad de las ametralladoras (o sea, 12 grupos), como cada grupo batiría como mínimo, un frente de 200 ms. da un total de 2.400 metros que es inferior al que se asignó, densidad suficiente y aceptable, y mucho más, contando en sus intervalos con el apoyo y protección de 10 pelotones de fusiles ametralladores. El escalonamiento en profundidad alcanzó unos 1.200 ms. comprendiendo las tres líneas (principal, sostenes y reserva) y ajustándose a la doctrina reglamentaria.

No se oculta a la Dirección que la acomodación de esta unidad al terreno, con un efectivo reducido al tercio del que marcan las plantillas de los reglamentos, al distribuirla en el frente y fondo citados, obligaba a suponer y simular la existencia de los elementos que faltaban, ocasionando esta penuria de fuerzas la sensación de un mayor aislamiento dentro del campo de batalla, que se hizo más patente por la ausencia de tropas reales en la posición avanzada, defecto que es inherente a la ejecución de toda clase de ejercicios con plantillas reducidas.

La actuación por el fuego, materializada en los orígenes de tiro, al objeto de constituir una barrera delante de la línea principal y otras en el interior de la posición, mediante la adopción de un dispositivo de fuego más o menos profundo, en el cual intervengan todas las armas de que dispuso el batallón, es el único medio de acción; y como quiera que esta intervención, por no haberse practicado ejercicios con fuego real, no ha podido pasar de potencial a la experimentación, las enseñanzas a deducir serán en menor escala que las proporcionadas por las unidades de Infantería que cuentan con los otros medios de actuación. No obstante esta limitación, el estudio de los planes de fuegos realizados por el Batallón, singularmente el del 25 de septiembre, lleva a la conclusión de una acertada utilización con arreglo a normas de empleo que pueden servir de antecedente para el futuro.

La orientación del plan de fuegos, en el sentido de producir la barrera más densa a vanguardia de la línea principal de resistencia, en forma

que sea continua y de ejecución instantánea, ha de interpretarse con la amplia facultad de acomodación que preceptúan los reglamentos al tratar de la defensiva en terreno montañoso, admitiendo la descentralización de los mandos y organizaciones y las forzosas interrupciones en la continuidad de las líneas, obteniéndose ésta, ante todo, por los tiros flanqueantes de ametralladoras que crucen sus fuegos, combinándolos con la existencia de zonas pasivas provistas de obtáculos artificiales. La pérdida de la importancia y eficacia de los fuegos rasantes en la zona donde se estableció el Batallón es incontestable; para batir la carretera y el ferrocarril, había que buscar orígenes de tiro que tuvieran bajo sus fuegos los accesos obligados, y proporcionar fuegos oblicuos y de enfilada que batieran los ángulos muertos. La utilización del tiro con puntería indirecta y por encima de tropas hubiera sido caso frecuente, sobre todo en la parte de contrafuertes y pendientes rápidas como la de los valles de la Silva y Trémor, por donde pasa el ferrocarril.

Otro extremo del plan de fuegos que, en este caso de utilización del Batallón, es de primordial importancia, es la coordinación de fuegos con las unidades en que quedaba encuadrado; y la orden dada por el General de la XV Brigada, de constituir un destacamento en los límites del subsector Sur para soldadura de fuegos y su situación en la altura 1.058, merecen citarse por su acierto.

Aún cuando la ausencia de ejercicios de fuego real no hizo sensible la necesidad del empleo del tiro curvo, no ha de pasarse en silencio la ineludible necesidad de dotar a estas unidades, especialmente, para la lucha en montaña, de los morteros reglamentarios de 50 mms. y Valero de 81 mms., que hubieran proporcionado tiros de gran aplicación.

Independientemente de la acción de los fuegos, el Batallón tiene que llenar los cometidos generales de toda unidad, los servicios de seguridad, observación, transmisiones y transporte; los primeros constituyen la mejor garantía contra las sorpresas y el medio más seguro de reglar y comprobar los efectos del fuego, y a la misión de seguridad y vigilancia debe consagrarse la mayor parte del efectivo de la compañía de fusiles, quedando el resto en reserva para hacer frente a incidencias locales; para el servicio de transmisiones, conviene aumentar la dotación de las existentes y añadir ordenanzas montados para estafetas; para facilitar la descentralización del mando y la distribución de las unidades parece ser más ventajoso agrupar las 48 ametralladoras en cuatro compañías de a 12 máquinas, en vez de 3 a 16. En cuanto a los elementos de transporte, la organización actual del Batallón no responde a su carácter de independencia, pues no cuenta con material ni ganado suficiente para atender a sus necesidades más indispensables; por consiguiente, deben completarse sus plantillas, al menos en la misma proporción que lo están los demás Cuerpos.

b) BRIGADAS Y REGIMIENTOS.

La disposición de la Infantería en la zona defensiva elegida se acomodo-

dó a los preceptos reglamentarios consignados en los Reglamentos de Grandes Unidades y Táctico al tratar de operaciones en terreno montañoso, es decir, aplicando los principios generales a reserva de las modificaciones que el capítulo III del título IV y apartado IV del título XVI señalan, ya que no disponemos de doctrina oficial particular para la guerra de montaña, como algunos ejércitos extranjeros que han publicado apéndice sobre la materia.

Al principio fundamental de obtener del fuego, el máximo rendimiento, respondió la elección y distribución de posiciones y unidades, adaptándose a las imposiciones del terreno en cuanto a viabilidad y trazado de los caminos transversales y a la compartimentación en zonas de aislamiento táctico a que obligaban los valles y macizos montañosos, consagrando todas las actividades a mantener una barrera de fuego delante de las posiciones de Carracedo de Compludo a la Silva pasando por Folgoso del Monte, el Redondal y Santa Cruz de Montes, que son puntos de la línea principal de máxima importancia por constituir los pivotes esenciales de la defensa. Este frente, de una extensión de 24 kilómetros, cortado por los arroyos de la Silva y Poibueno, que circundan el centro montañoso de Santibañez-Fonfría y que, con los de Paradasolana, Las Tejedas y otros, contornean los macizos de Redondal, Folgoso, Cerezales y Compludo, da lugar a la existencia de zonas en que las dificultades de acceso y la facilidad de obtener una barrera de fuegos las hacía casi inexpugnables.

En cambio, existen otras que no se prestan a una buena defensa, pero de por sí constituyen obstáculos pasivos que sólo tienen el inconveniente de permitir infiltraciones de pequeños efectivos y cuya conservación se podía lograr con una adecuada vigilancia y el establecimiento de pequeñas barreras de fuegos.

La zona de conjunto de la defensa comprendió una posición avanzada que se extendía hasta dar vistas al río Boeza, con dos puntos de apoyo aislados en las alturas del kilómetro 228 del ferrocarril y Valdolla, para canalizar la dirección del ataque hacia el desfiladero y que produjeran realmente la disgregación y dislocación de aquél, quedando sometido a la acción combinada de los fuegos de la posición de resistencia. La ocupación de la avanzada fué simulada por una compañía por regimiento, que representaba un batallón. No escapó a las previsiones del Mando que tan escasos efectivos eran insuficientes para llenar la supuesta misión de prevenir la aproximación del enemigo y proporcionar al grueso tiempo para ocupar la posición de resistencia; si a esto se une que las compañías llevaban escasos medios de transmisión, que la observación e información no tenían otro alcance que facilitar las noticias sobre el enemigo simulado, en estas circunstancias, las apreciaciones respecto a estos extremos de escasez de efectivos y diseminación de fuerzas no hacen más que corroborar el criterio formado de antemano que la actuación de la Infantería en la posición avanzada quedaba, en realidad, reducida a la ejecución de un ejercicio de cuadros sobre el terreno.

La posición de resistencia venía impuesta por la configuración del terreno y ateniéndose a la doctrina reglamentaria en la resolución del problema de fuegos, prevaleció la idea de constituir una barrera lo más densa y continua posible, destinando a esta misión la mayor parte de la Infantería y sacrificando en este caso particular las garantías de protección de las vistas y seguridad a la obtención del máximo rendimiento del fuego. Al decidir la división y organización de sectores y la distribución de la Infantería, se plantean dos cuestiones: descentralización del mando y concepto de la continuidad y densidad de fuegos en la defensa de frentes extensos en terreno montañoso, extremos para los cuales la ejecución de las Maniobras ha proporcionado elementos de juicio y enseñanzas suficientes comprobatorias de que las disposiciones reglamentarias sobre organización y empleo de la Infantería no son las más apropiadas para obtener del Arma la eficacia debida.

Repartido el frente en dos sectores de División, 8.^a al NE. y 7.^a al Suroeste, que corresponden a las dos grandes zonas que separa el arroyo de Poibueno, el de la 8.^a vigilaba en toda su extensión el trazado de la carretera y el ferrocarril, con los macizos de Veiga y Manzana, cuya posición facilita el descolgarse sobre el flanco de las fuerzas que avancen por la carretera, y aseguraba, a cubierto de las vistas, las comunicaciones transversales de Fonfría a Veldedo.

Esta disposición inclinada del frente, con relación a las vías de comunicación, y la proximidad a los puntos de apoyo de la posición avanzada estaba fundamentada en el reconocimiento del terreno y en la necesidad de compensar el alcance de la Artillería; en esta forma se obliga al contrario a internarse en el desfiladero para proseguir su marcha y se conseguía batirle en todo el trayecto, no quedando delatados hasta ese momento los asentamientos de las baterías de la posición de resistencia, y, por consiguiente, se evita el peligro de ser alcanzadas por la Artillería contraria, antes de su intervención eficaz.

Estas circunstancias imponían la ocupación de estos centros montañosos e indicaban el reparto del frente en dos subsectores separados por el camino de Torre de Santa Marina a Santibáñez de Montes; y, dadas las fuerzas disponibles, tres regimientos, menos uno de ellos, que conservó un batallón para reserva de C. E., y otro, empleado los primeros días como trabajadores, quedaban dos regimientos para la defensa, reforzando el del NE. con el Batallón de ametralladoras para afianzar la zona de contacto entre ambos subsectores, ocupando un accidentado terreno de barrancadas que no constituye un eje favorable de avance para el adversario. Al destinar a este sector del frente dos regimientos y quedar el otro fraccionado, la disposición obligada, para la organización del mando de las brigadas, era la que se adoptó; escalonarlas en profundidad, dando a la más avanzada la misión de guarnecer la posición de resistencia y a la otra actuar como reserva y atender a la organización del terreno de retaguardia, asumiendo su General a la vez la función de Comandante Militar de Astorga,

en donde se acumularon y desfilaron unidades de todas clases. Esta organización del Mando permitió el acoplamiento del sistema ternario, pues, por circunstancias accidentales, la División sólo dispuso de tres regimientos, y éstos a tres compañías de fusiles; y, sin embargo, nuestro sistema cuaternario dió solución a la distribución de mandos y señalamiento de misiones sin confusión alguna, demostrando su flexibilidad y ventajas.

El sector de la 7.^a División tenía perfectamente definida su compartimentación por los tres valles y comunicaciones que constituían los ejes de probables avances del adversario, quedando un poco retrasado el flanco izquierdo por la conveniencia de no extender más el frente al adelantar la defensa a Molinaseca y la necesidad de poseer los macizos de Cerezales y Compludo, donde convergen los pequeños valles y comunicaciones que ascienden desde el pueblo a buscar el puerto; en consecuencia, la distribución de la Infantería se hizo en tres subsectores de regimiento: el del Norte y Central, correspondientes a la Bg. Inf. XIII, con sus regimiento acolados, y el del Sur, a la Bg. Inf. XIV, escalonando sus dos regimientos en profundidad, quedando el Regimiento 21 en situación central, dominando y guardando los importantes pasos de Corbos a Foncebadón, puerto donde se reunen todas las comunicaciones del sector. El conjunto del dispositivo integra el sistema mixto de unidades sucesivas y acoladas, que es el que recomienda el reglamento y el más apropiado en este caso de frente extenso. La distribución del mando de las brigadas, repartiendo dos subsectores a la XIII y uno a la XIV, conservando el mando de la División en posición central y a retaguardia, han sido una solución sólo posible con el sistema cuaternario; pues en el ternario hubiera tenido que ocupar todo el sector con los tres regimientos y el General de la Infantería centralizar un mando difícil o imposible de ejercer en esas condiciones, funciones que son propias del General de la División, perturbando esa superposición el ejercicio del mismo por este último.

Indudablemente, aun cuando el Reglamento al tratar de la defensiva en terreno montañoso, prevé una mayor extensión de los frentes sobre los tipos normales en este caso el correspondiente a la 8.^a División era de unos 11 kilómetros y el de la 7.^a 12 kilómetros que exceden del duplo del que se preceptúa para casos corrientes, extensión que hubo que aceptar como impuesta por la realidad pero que se habría atenuado, obteniéndose una densidad de ocupación mayor, si la organización de los batallones hubiera sido con cuatro compañías de fusileros, lo que suponía un batallón más por regimiento de la organización ternaria. Así, la 7.^a División hubiera tenido que sacar sus reservas de las escasas compañías de los seis batallones de los subsectores; y, en cambio, con el sistema cuaternario dispuso desde luego del Regimiento 21 completo, que le permitió atender a las necesidades de guardar su flanco izquierdo y hubiera dispuesto de ocho compañías más de fusileros que representan cerca de tres batallones del tipo ternario.

La escasez de efectivos, que es sin duda la causa originaria de

la aceptación del sistema ternario, es precisamente una falta que no afecta a nuestro Ejército, pues, disponiendo los regimientos de los seis reemplazos que permiten alcanzar sin dificultad sus plantillas de pie de guerra y por cubrir los recursos de los cupos anuales con exceso las necesidades de la Infantería, no existe temor de que se presente ese problema y es incomprendible pretender solucionarlo con un sistema orgánico que desaprovecha el numeroso y seguro recurso en hombres que tenemos.

La pesadez que se atribuye a la organización divisionaria y que ha sido puesta de manifiesto en las Maniobras, y que se trata de evitar reduciendo a tres sus regimientos, se logra de una manera más satisfactoria, aceptando la brigada mixta de dos regimientos, unidad más ligera y maniobrera que la división ternaria y que es el tipo de organización más reciente adoptado por Francia para sus grandes unidades de montaña.

Las condiciones que debe llenar la posición de resistencia, sobradamente conocidas, son: que su línea principal sea muy sólida, sin que esto signifique que sea continua, y la constitución de una red completa y profunda de fuegos potentes, basada en el escalonamiento y flanqueo, problema de combinación de fuegos cuyo objeto es formar una barrera lo suficientemente densa y continua que, combinada con los obstáculos, resulte infranqueable para el atacante. Esta misión que prescriben los reglamentos no se ha podido conseguir, a pesar de los esfuerzos de los ejecutantes y el detenido estudio que se hizo del terreno, por falta material de elementos.

En la adopción de la decisión, la organización de los fuegos precede y determina la distribución de fuerzas y su instalación en el terreno, y como la configuración de éste impone el fraccionamiento del frente, y la ejecución de las combinaciones de fuego en el interior de cada compartimiento exige la unidad de coordinación y de mando en cada uno, y dentro de los mismos era absolutamente imposible el lograr la continuidad de fuegos, fué necesario dispersar en anchura y profundidad los órganos de fuego y concentrar la resistencia en las partes activas del terreno, estableciendo núcleos aislados de defensa sin enlace material, separados por intervalos que batiera el fuego combinado de las armas automáticas y los morteros, completando esta acción en algunas zonas de acceso, el fuego de la Artillería afecta, ya que no era posible pretender encomendar a ésta la destrucción de los primeros escalones de ataque, aunque sí reservarla para desorganizar los sucesivos y las reservas. En las zonas conceptuadas como pasivas y prohibitivas, tales como el macizo de la Fonfría y el del Redondal y las estrechas y escarpadas barrancadas de los valles del Poibueno, Las Tejedas y otros, la defensa se limitó a una continuidad en la vigilancia y a cerrar los accesos con obstáculos artificiales bajo la acción de los fuegos flanqueantes de las ametralladoras.

A este concepto respondió el plan de fuegos principal, y todas las unidades de Infantería interpretaron exactamente las ideas del Mando dedicando sus elementos de fuego disponibles a constituir una barrera de fuegos a vanguardia de la línea principal de resistencia, dedicándose a establecer el plan desde el momento de su llegada a las posiciones; y, si

por la escasez de armamento automático derivado de la debilidad de los efectivos y la dotación de las armas, no se pudieron extender y escalonar en profundidad los medios de fuego, lograron establecer una cortina de fuegos en todo el frente y estudiar el establecimiento de barreras sucesivas por medio de la distribución escaqueada, tanto en la línea de sostenes como en la detención, englobando en las posiciones, perfectamente elegidas, crestas secundarias que permitían aprovechar las contrapendientes, y disponer de favorables campos de tiro; en esta forma se intentó resolver el problema de fuegos, realizándose la continuidad de los mismos delante de las zonas de acceso en los ejes favorables al atacante donde fué humanamente posible, como el subsector N. de la 8.^a División, en el acceso al Redondal por el Camino de Turienzo y frente Folgoso del Monte y Acebo; y consiguiendo la continuidad de vigilancia en todo el resto del frente.

La desfavorable proporción entre la misión confiada a la Infantería de la posición de resistencia y los medios de fuego disponibles, obligó a sacrificar primeramente el escalonamiento en profundidad, después la densidad de la barrera y, por último, hubo que conformarse con lograr una cortina de fuegos que aseguró escasamente la continuidad de la línea de fuegos en las zonas activas de los subsectores. Para darse cuenta de las dificultades del problema, si consideramos que el conjunto del frente quedó reducido a la mitad por estimar como zonas pasivas el resto, para una extensión de 12 kilómetros se disponía, por la 8.^a División, de cinco batallones y un batallón de ametralladoras (menos dos compañías para las posiciones avanzadas) con 120 armas automáticas de tiro rasante y diez morteros, y por la 7.^a División, de 130 y 16 respectivamente que significa un promedio de 23 armas por kilómetro, cifra que es un 45 por ciento de la dotación existente en las organizaciones extranjeras y en este sentido es inaplazable el dotar a la Infantería del armamento preciso.

El empleo del tiro rasante pierde en eficacia e importancia en este terreno montañoso por la gran existencia de ángulos muertos y bruscas pendientes y escarpados y, de consiguiente, las unidades sintieron la necesidad de disponer de una dotación suplementaria de armas de tiro curvo y como las Brigadas y Regimientos concurren con la organización normal, se hizo patente la necesidad de modificarla; si se hubiera podido disponer del nuevo modelo de mortero de 50 mm. reglamentario para Infantería y Caballería, en la proporción de dos por sección, aumentando ésta en un pelotón, se hubiera podido atender mejor al plan de fuegos y experimentar el material.

Esta penuria de efectivos y armas se ha reflejado en la falta de solidez de la posición de resistencia, que si bien permitió a la Infantería llenar su misión por tratarse de un terreno completamente favorable para nuestros planes no obstante luchar contra un adversario provisto de abundantes armas automáticas y material de Artillería moderno, el establecimiento de las barreras de fuegos quedó retrasado en el espacio y el tiempo. Para remediar esta inferioridad, aparte de atender a la dotación del armamento,

concepto muy conveniente que las unidades que intervengan en las Maniobras, concurren con efectivos y medios al completo. Con lo que se pierda en amplitud se ganará ventajosamente en acomodación a la realidad y en la práctica de los mandos.

Están tan íntimamente compenetrados el plan de fuegos de Infantería y el de Artillería que no se puede hacer mención de uno de ellos sin que la intervención de otro recabe su solidaridad. En el caso particular del tema, a la descentralización de los mandos responde obligadamente la organización del mando artillero. Así, la 8.^a División afectó parte de la Artillería a cada uno de los subsectores, y la 7.^a, si no articuló sus mandos en el sentido que aconsejaban el terreno y los subsectores, lo hizo atendiendo al fraccionamiento en Brigadas, reservándose otras unidades para la acción de conjunto. En cuanto al enlace Infantería-Artillería, en general, no llegó a realizarse, pues la carencia de medios de locomoción para el personal encargado de ello, las dificultades inherentes a la escasez de los medios de transmisión y las forzosas averías e interrupciones de su funcionamiento lo hicieron imposible. Es ésta una enseñanza de la experiencia que a nuestro juicio, se soluciona haciendo frecuentes ejercicios de cooperación y reforzando las dotaciones de material.

Estrechamente ligada con los problemas de mando y fuegos está la necesidad de que la infantería, para llenar su papel, tiene que contar con los medios que impone la moderna técnica de combate, sin que éstos resten movilidad y desenvoltura al infante para el que siempre será factor preponderante el moral. Sucintamente hemos de señalar las principales deducciones respecto a organización, enlace, transmisiones, información, observación, transportes, enmascaramiento, defensa contra gases y material de campamento.

La organización actual no es flexible ni apropiada, escasa en personal subalterno para servicios especiales, a los que hubo que atender separando a oficiales del mando propio de su unidad. Los efectivos para Planas Mayores de Brigadas y Regimientos, así como las secciones de obreros, son insuficientes para llenar los cometidos de transmisiones, agentes de enlace, construcción de observatorios y puestos de mando.

El enlace dentro de las unidades, a costa de vencer dificultades y de una gran actividad en general, se pudo mantener; y, cuando se salió de la esfera del Arma, el propósito de conseguirlo no llegó a tener realidad por la falta material de medios para ello. Las transmisiones funcionaron bien en los Cuerpos, a pesar de haberse operado en altitudes superiores a 1.500 metros y con niebla; y con ello se obtuvo el rendimiento apropiado; las incomunicaciones y deficiencias que se observaron son las corrientes, y se suplieron con un gran esfuerzo del personal y recurriendo a los medios disponibles, pues, no garantiza la seguridad de su servicio, sino la abundancia de ellos y la superposición de los diferentes medios.

El servicio de información se realizó con el escaso rendimiento correspondiente a su casi improvisación. Las fuentes principales, como son: interrogatorio de habitantes, prisioneros, reconocimientos en el campo ene-

nig.) y tanteos; unas por su naturaleza, otras por la reducida representación del contrario y todas por la falta de tiempo y red de transmisiones independientes, no proporcionaron apreciables datos que se recogieron, casi exclusivamente, por la observación directa y llegaron con retraso. Para lograr su perfeccionamiento y regular su ejecución, deben redactarse para la instrucción de los Cuerpos unas normas reglamentarias a base de las dadas en el período preparatorio y designar con carácter permanente un oficial en cada Cuerpo para este servicio.

La misión que a todo jefe de Infantería, desde el General de Brigada al Comandante de Sección, confía el Reglamento Táctico, de organizar su observatorio que a la vez sea puesto de mando, es mucho más importante en la zona montañosa, por el extenso campo de visualidad de las elevadas alturas y por la necesidad de ser continua la vigilancia, y así como los observatorios de los diversos escalones del mando se reparten en anchura y profundidad dentro de las posiciones, aquí hubo que escalonarlos en altura porque las variaciones atmosféricas, los cegaban súbitamente y había que disponer de varios. Encomendados los trabajos de su establecimiento a las secciones de obreros en el Regimiento y siendo sus Coronales los que mandaban los subsectores, dentro de éstos, hubo que preparar instalaciones diversas, haciéndose sentir la falta de personal para este cometido.

El jalonamiento de las unidades en las posiciones se practicó con poca frecuencia. La observación aérea, ni aun previa petición, logró conseguir datos suficientes para determinar las líneas de la defensa. La falta de práctica de ejercicios combinados, la confusión de las señales y el no llevar el material de paineles reglamentarios, fueron causas que hay que evitar, y que contribuyeron a que este servicio le conceptuemos deficiente.

En cuanto a los medios de transporte, fué un hecho general la penuria de elementos para las necesidades ordinarias de las unidades y la inadecuación de los carros de víveres y bagajes; la escasez de ganado originó privaciones y fatigas que, si las operaciones hubieran sido de más larga duración, seguramente se hubiera tenido que recurrir a otros recursos o quizá a la requisa. Las maniobras han sido de gran enseñanza en este sentido y la afirmación concreta y unánime es la utilización del sistema mixto de transporte en auto y a lomo por las unidades de Infantería, la adopción de un carro ligero de un eje de carga útil de media tonelada y con tracción en reata, similar al carro catalán, y la imperiosa necesidad de dotar del número indispensable de medios a los Cuerpos.

Poco tiempo hubo disponible para la ejecución de medidas para enmascarar la presencia de las tropas y la disimulación de su situación; todas ellas observaron las prescripciones reglamentarias, en las marchas y en los acantonamientos; en los vivacs, se observó menos cuidado y así como hubo fotografías tomadas por aviones que no descubrieron la existencia de tropas, hubo en cambio corros de ganado completamente al descubierto, así como la regular disposición de parques de carruajes delataba la proximidad de fuerzas y hasta permitió apreciar su número y

Arma. A este punto tan interesante hay que concederle gran importancia y no limitarse a una disimulación más espectacular que práctica.

Las precauciones contra los efectos de los gases fueron muy limitadas, ya que no se tomaron medidas de orden general, por falta de caretas y de equipos especializados; en la ocupación de la posición defensiva, dada la altitud de la zona y las condiciones atmosféricas que imposibilitaban el someterla a sus efectos, los mandos se concretaron a prescindir de establecerse en los angostos fondos de los valles y barrancos que pudieran considerarse como zonas gaseadas.

Por último, el material de campamento empleado ha comprobado la utilidad de la tienda individual y la conveniencia de que estén a cargo de los Cuerpos, según se expone en el capítulo relativo al enlace como enseñanza de orden general.

En resumen, las enseñanzas de estas breves y provechosas Maniobras pueden concretarse, por lo que se relaciona con la Infantería, en tres puntos principales confirmatorios del anticipado criterio que las funciones de inspección y mando de la 3.ª Inspección General han proporcionado, y son:

- 1.ª Excelente espíritu del soldado, clases y oficialidad.
- 2.ª Conveniencia de una mayor adaptación de la doctrina reglamentaria a la topografía y recursos de nuestro país.
- 3.ª Falta de medios materiales para desempeñar la misión del arma por la escasez o carencia de los más indispensables.

II.—CABALLERIA

Según se hace constar en las Instrucciones para la preparación y desarrollo de estas Maniobras, uno de los objetos que se perseguían era «deducir las posibilidades tácticas de un grupo de reconocimiento, constituido (a título de ensayo y sin que esta organización pueda considerarse como definitiva) por dos escuadrones de sables, dos secciones de armas automáticas y una compañía ciclista afecta».

En la actual organización la Caballería divisionaria está compuesta de: P. M., un escuadrón de sables, una sección de armas automáticas (sin especificar qué clase de armas) y una sección ciclista de fusiles.

Con tan menguados efectivos y escasos medios de fuego, esta Caballería divisionaria está incapacitada para cumplir las misiones que le impone el Reglamento de Grandes Unidades.

Esta insuficiencia de medios, se pone de manifiesto de una manera ostensible, en cuantos ejercicios se realizan sobre el terreno y sobre el plano.

Por otra parte, no haría falta la comprobación apuntada para justificar la insuficiencia de medios, pues basta hacer la siguiente consideración: muy semejantes la organización y empleo táctico de la División orgánica en los ejércitos francés y español, las misiones que en ambos se asigna a la Caballería divisionaria son idénticas y, por lo tanto, deberían tener una

potencia de fuegos equivalente y, sin embargo, la potencia de fuegos del grupo de reconocimiento francés es por lo menos tres veces mayor que la de nuestra Caballería divisionaria.

Consciente el Mando de esta deficiencia, estimó oportuno aprovechar el desarrollo de estas Maniobras para tratar de comprobar si la Caballería divisionaria, constituida con medio regimiento de Caballería y una compañía ciclista de fusiles, tiene capacidad ofensiva y defensiva suficiente, para determinar (dentro de la humana apreciación) cuales pueden ser sus posibilidades de empleo, como órganos de información y de reconocimiento.

Además, con objeto de que esta Caballería tenga una composición fija, dentro del marco de la División orgánica, le ha dado el título de grupo de reconocimiento divisionario, título con el cual se quiere señalar su heterogénea composición, aunque no sea exclusivamente el reconocimiento la misión de esta Caballería.

ORGANIZACION

Como consecuencia de este criterio se organizaron tres grupos de reconocimiento: uno de Cuerpo de Ejército y dos divisionarios, con la siguiente composición:

Grupo de reconocimiento de C. E.: El Regimiento de Caballería núm. 4, 1 grupo ciclista.

El Regimiento de Caballería n.º 4 compuesto de: P. M.; 2 grupos de escuadrones de sables (cada escuadrón de 3 secciones a 3 escuadras); 1 escuadrón de A. A. (P. M., 2 secciones de ametralladoras, 2 secciones de f. a. una sección de morteros).

El grupo ciclista compuesto de: P. M.; 1 compañía ciclista de fusiles de 2 secciones; 1 compañía ciclista de ametralladoras de 2 secciones.

Grupos de reconocimiento divisionarios.—Para la formación de los grupos de reconocimientos de las Divisiones 7 y 8 sirvió de base el Reg. de Caballería núm. 5 y cada grupo se compuso de: P. M.; 1 grupo de escuadrones de sables (cada escuadrón compuesto de: 3 secciones de sables a 3 escuadras y una sección de armas automáticas); 1 compañía ciclista de fusiles.

EMPLEO

El C. E., tenía por misión, una vez concentrado, avanzar y ocupar los montes de León, principalmente los Puertos de Manzanal, Foncebadón y Prada de la Sierra, con objeto de defenderlos a todo trance para impedir que el enemigo pasara de la cuenca del Sil a la del Tuerto.

La ejecución de esta misión comprendería dos fases:

- 1.ª Concentración y avance de las Divisiones.
- 2.ª Ocupación de la posición elegida.

En función de estas misiones del C. E. veamos cuales han sido las

asignadas a los grupos de reconocimiento de esta Gran Unidad y de las Divisiones 7 y 8.

Antes de exponer las misiones asignadas a estos grupos de reconocimiento, importa aclarar un extremo por demás interesante, que silenciado pudiera inducir a erróneas apreciaciones.

Es evidente, que, en realidad, la Caballería se hubiera empleado en las siguientes misiones sucesivas:

a) En cobertura de las Grandes Unidades en el período de concentración y avance.

b) En la seguridad de las Grandes Unidades, en el período de instalación defensiva.

Sin embargo no ha sido empleada en la primera de las misiones citadas. ¿Por qué?

La Dirección de las Maniobras eliminó la primera de las citadas misiones (misión importantísima y clásica de la Caballería) por razones económicas, pues su ejecución requería que los grupos de reconocimiento se encontraran establecidos en cobertura el día en que se iniciaba el desembarque de fuerzas en la zona de concentración, y esto elevaba el presupuesto de Maniobras en una cifra estimable. Por otra parte, la índole de la misión no requería el ensayo; en primer término, por su simplicidad, y en segundo lugar, porque si bien es cierto que, en la realidad, el enemigo fuertemente dotado de rápidos medios mecanizados, podía haber ejecutado un avance de gran profundidad con destacamentos extra-rápidos, no es menos cierto que careciendo de ellos las fuerzas de simulación, la práctica hubiera sido, en cierto modo, estéril.

Con este razonamiento queda sobradamente justificado por qué se prescindió del empleo de la Caballería en el período de concentración y avance; pero importa señalar, para una mayor ilustración, la forma en que la Dirección de las Maniobras había concebido el empleo de la Caballería en esta fase.

Dada la gran extensión del frente, la naturaleza del terreno y las comunicaciones, era preciso emplear alineados los tres grupos en esta misión de cobertura.

Para ello, hubiera bastado ocupar y defender los puntos de paso obligado del frente sobre los cuales afluyen todas las comunicaciones procedentes del campo enemigo.

Estos puntos de paso obligado son los Puertos de Manzanal, Foncebadón y Prada de la Sierra.

Se hubieran ocupado defensivamente, hasta que sus guarniciones recibieran orden de avance o repliegue, manteniendo la vigilancia sobre las líneas que más adelante se jalanan.

Estos puntos de paso se hubieran guarnecido:

—El de Manzanal con el grupo de reconocimiento de C. E. (reforzado con una sección de Artillería de 7,5 como piezas contra carros).

—El de Foncebadón, con el grupo de reconocimiento de la D. I. 8.

—El de Prada de la Sierra, con el grupo de reconocimiento de la División de Infantería número 7.

La línea de vigilancia hubiera sido jalonada por:

—Cerezal de Trémor—La Granja de San Vicente—Torre de Santa Marina—Santa Cruz de Montes (alimentada por el grupo de reconocimiento del C. E.)—Fonfría, bifurcación de los caminos de Foncebadón a Fonfría por Matavenero y Folgoso del Monte (alimentada por el grupo de reconocimiento de la D. I. 8)—Carracedo de Compludo—Pobladura de la Sierra (alimentada por el grupo de reconocimiento de la D. I. 7).

Esta línea de vigilancia estaría reforzada en los siguientes puntos:

—Torre de Santa Marina, por un escuadrón de sables y armas automáticas.

—Fonfría, por medio escuadrón de sables y armas automáticas.

—Pobladura de la Sierra, por medio escuadrón de sables y armas automáticas.

Los tres grupos de reconocimiento no hubieran tenido un Mando único, ni dependido en esta fase de los Mandos divisionarios. Hubieran quedado bajo la dependencia directa del General del C. E., pero con la condición precisa de que remitieran información duplicada al Mando del Cuerpo de Ejército y al divisionario al cual pudiera inreresar el informe.

Empleo de la Caballería en el servicio de seguridad, durante el periodo de instalación defensiva.

La Caballería fué empleada en este servicio en las jornadas del 24, 25, 26 y 27 de setiembre. Veamos su actuación en función de las misiones que la fueron asignadas, y para mayor claridad en la expresión, lo haremos por jornadas.

—*Jornada del 24 de setiembre.*—En la jornada del 24 de setiembre se empleó solamente el grupo de reconocimiento del C. E. cuyo Jefe recibió la orden que a continuación se extracta:

—*Misión.*—Servicio de seguridad a distancia en marcha hasta alcanzar la línea que jalonan San Esteban de Toral—Matachana—Castropodame—Onamio, donde se establecerá en servicio de seguridad a distancia, en estación.

—*Zona.*—La limitada: al Norte por el Cerezal de Trémor—Folgoso de la Ribera—Santibañez de Toral—San Esteban de Toral.

Al Sur por San Andrés de las Fuentes—Onamio.

—*Eje.*—La carretera general.

—*Hora de salida.*—Las seis horas del día 24.

—*P. C. en fin de jornada.*—Bembibre.

—Dependerá del General de la D. I. 8, a cuyo P. C., en Combarros, remitirá los informes.

Como se ve, el grupo de reconocimiento del C. E., tenía como misión en esta jornada, prestar un servicio de seguridad a distancia en marcha y alcanzada la línea que se jalona, establecerse en estación.

El Jefe del grupo de reconocimiento a las 20 horas del día 23 da órdenes particulares a los Comandantes de los grupos de escuadrones, para que realicen este servicio, asignando a cada uno una subzona de marcha y una parte del frente en fin de jornada, pero sin fijar misión al escuadrón de armas automáticas y grupo ciclista.

Si tenemos en cuenta la naturaleza del terreno y la distancia del enemigo, lo mejor hubiera sido marchar con el Regimiento concentrado hasta la región del kilómetro 366 (al S. de Albares) de la carretera general (cubierta naturalmente por un servicio de seguridad próxima). Desde esta región, debió destacar las dos partidas de seguridad a base de escuadrón con armas automáticas, lo que hubiera permitido disponer de un grueso o escalón de combate, compuesto de medio regimiento de Caballería y el grupo ciclista.

Disponiendo de esta fuerza reservada se hubiese encontrado en buenas condiciones para hacer frente a toda clase de imprevistos, ahorrando fatigas poco justificadas al ganado; en cambio, diseminados los escuadrones, la debilidad del dispositivo era notoria en la totalidad del frente.

En final de jornada la situación de las fuerzas era:

Primer escuadrón: en San Esteban de Torá.

Segundo Escuadrón: en Matachana.

Tercer Escuadrón: en Castropodame.

Cuarto Escuadrón: en Onamio.

Grupo ciclista: Un kilómetro al NO. de Bembibre.

P. C.: en Bembibre.

No remitió información positiva, porque el enemigo simulado no hizo acto de presencia.

Jornada del 25 de septiembre.—En esta jornada se emplearon los tres grupos de reconocimiento en las misiones siguientes:

«El grupo de reconocimiento del C. E., continuará en servicio de seguridad en estación en la línea señalada. Enviará reconocimientos sobre las avenidas del enemigo, principalmente sobre la carretera general, ferrocarril y carretera de Congosto (al O. de Cobrana). Recogerá las fuerzas del bando rojo que se retirarán de Galicia, informándoles sobre la situación de las fuerzas propias y viabilidad de caminos».

«El grupo de reconocimiento de la D. I. 8, alcanzará en la tarde de este día la línea de Onamio-Castropodame-Matachana, relevando el servicio allí establecido por el grupo de reconocimiento de C. E.».

«El grupo de reconocimiento de la D. I. 7 en la tarde de este día, alcanzará la línea Espinosa de Compludo-Molinaseca, buscando enlace con el grupo de reconocimiento de la D. I. 8 y montando el servicio de seguridad en estación».

Establecido el enlace entre los tres grupos de reconocimiento, tomará el mando de éstos el Coronel del Regimiento de Caballería núm. 4.

Vamos a exponer sucintamente la actuación de estos tres grupos de reconocimiento en la jornada.

Grupo de reconocimiento de C. E.—El Jefe del grupo de reconoci-

cimiento no da orden escrita de operaciones. Se montó un servicio de seguridad por puestos de vigilancia en la forma siguiente:

Primer Escuadrón, con el grueso en San Esteban de Toral, establece tres puestos de vigilancia y destaca un reconocimiento de oficial.

Segundo Escuadrón, con el grueso en un kilómetro al N. E. de Bembibre, establece dos puestos de vigilancia.

Tercer Escuadrón, con el grueso en Castropadame, establece un puesto de vigilancia y destaca un reconocimiento de oficial.

Cuarto Escuadrón, con el grueso en Onamio, establece un puesto de vigilancia y destaca un reconocimiento de oficial.

El grupo ciclista se establece en la meseta al Norte de San Román de Bembibre, con misión de proteger al escuadrón que se encontraba en San Esteban de Toral.

Este dispositivo de seguridad en estación adolece de los mismos defectos que hemos apuntado al adoptado en la jornada anterior, para la seguridad en marcha, y, en fin de jornada, para la seguridad en estación. Se ha limitado repartir los escuadrones con cierta uniformidad en el frente de vigilancia, con los gruesos en poblados y el grupo ciclista ha tenido como misión proteger al escuadrón situado en San Esteban de Toral.

Hubiera sido, desde luego, preferible reducir considerablemente los efectivos para la vigilancia y quedarse con una reserva mixta de tropas montadas y grupo ciclista.

Estos defectos en la organización del servicio, se compensan notablemente con la bondad de la información adquirida por los escuadrones en servicio, que, en síntesis, ha sido la siguiente:

1.º Escuadrón.—A las 9 horas, descubre una vanguardia de Caballería que marcha a la altura del kilómetro 4 de la carretera de San Román a este poblado. A las 9 horas 30 minutos, informa el reconocimiento de oficial destacado, que un grupo de Caballería situado al E. de Santa Marina del Sil (3 kilómetros al N. del vértice Los Navallos) señala fuegos por banderas.

2.º Escuadrón.—A las 9 horas 30 minutos, da cuenta de que observa una compañía de Infantería en estación al N. de Cobrana. La compañía no ha hecho fuego.

3.º Escuadrón.—A las 10 horas una compañía de Infantería en Ermita de la Peña, otra al SE. de Congosto y una tercera al N. de Cobrana en estación.

A las 9 horas 10 minutos un grupo de Caballería al NO. de Almázcara.

A las 10 horas 5 minutos una compañía de Infantería a 1 kilómetro al O. de Los Navallos.

El reconocimiento destacado por este Escuadrón informa que a las 10 horas 30 minutos, cuatro compañías de Infantería, dos grupos de Artillería y dos grupos de Caballería se encuentran en la vertiente E. de los Navallos; la Infantería desplegada; la Artillería

en posición y la Caballería protegiendo a la Artillería. Informes recogidos desde la orilla del río Sil.

4.º **Escuadrón.**—A las 9 horas han sido vistos jinetes enemigos en número de ocho, en la loma 704 marchando al trote en dirección a Ponferrada.

A las 9 horas 40 minutos; grupo de escuadrones en kilómetro 382 carretera de La Coruña, al Oeste de Calamocos.

A las 10 horas informa que a la izquierda de los referidos escuadrones despliegan en guerrilla fuerzas, al parecer de Infantería, en el kilómetro 381 al NO. de Calamocos.

Se divisan fuerzas de Caballería, que avanzan en dirección hacia los altos que dominan Calamocos, entrando en el valle en dos grupos.

El reconocimiento de oficial destacado por este Escuadrón informa haber observado:

A las 9 horas, en alturas de la carretera (kilómetros 385 y 386) aparece una columna de Infantería.

A las 10 horas, grupo de Caballería a 2 kilómetros de San Miguel de las Dueñas (1.500 al Oeste de Calamocos), en alturas al lado de la carretera.

A las 10 horas 20 minutos, fuerzas de Caballería entre Almázcara y Calamocos, así como Artillería.

Como se ve, la información adquirida en el corto plazo de hora y media es abundante y de importancia que no es necesario justificar.

Pero es preciso señalar que toda información pierde su valor si llega tarde al Mando que la precisa. Circunstancia que no hubiera dado en este caso concreto, si se hubiesen seguido las instrucciones dadas respecto al Servicio de Información.

Como consecuencia de la actividad de los elementos avanzados del enemigo, el Coronel Jefe del grupo de reconocimiento ordena:

—Al grupo ciclista, que simule fuegos sobre el grupo de escuadrones enemigos, descubiertos hacia el kilómetro cuatro de la carretera de San Román.

—Al Comandante del primer grupo de escuadrones, que simule un ataque para llamar la atención del enemigo sobre el flanco.

—Al Comandante del segundo grupo de escuadrones (que desde Castropodame informa que a las 9 horas 35 minutos, observa un grupo de escuadrones hacia Onamio) que la sección de ametralladoras que tiene establecida en el alto de la Matona, (2 kilómetros al SE. de Castropodame) simule el fuego contra dichos escuadrones y organice con los suyos dos grupos de combate, para llamar la atención del enemigo.

Sin entrar en el análisis de estas órdenes de combate, se ve que, en un momento determinado y crítico, el Mando de esta Caballería carece de reserva, que en la realidad le hubiera hecho falta para recoger en su repliegue a los elementos destacados.

Grupo de reconocimiento de la D. I. 8.—El jefe de este grupo ha reali-

zado el avance por un terreno sumamente difícil y poco apropiado para la Caballería. Sin embargo, haciendo un esfuerzo verdaderamente extraordinario ha conseguido a las 19 horas 30 minutos relevar al Regimiento de Caballería número 4, en la ocupación del frente Castropodame-Onamio.

Grupo de reconocimiento de la D. I. 7.—Por las extraordinarias dificultades que el terreno ofrecía para el avance, este grupo no ha conseguido alcanzar la línea Onamio-Molinaseca-Espinoso de Compludo, hasta las 7 horas 30 minutos del día 26.

Este avance es digno de elogio, porque solamente un Jefe de Caballería intrépido, puede salvar las dificultades que se presentaban en el avance.

Jornada del 26 de septiembre.—En esta jornada, toda la Caballería operó bajo la dependencia del Coronel del Regimiento de Caballería número 4.

Se le dió la siguiente misión: «Avanzar en servicio de seguridad a las 6 horas hasta alcanzar la línea del Boeza hasta la Fraga, (3 kilómetros al SO. de Calamocos) y las alturas al E. de Campo (3 kilómetros al O. de Molinaseca) y de Villar de los Barrios (6 kilómetros al O. de Riego de Ambrós) donde quedará establecido el servicio de seguridad en estación. P. C. en Bemibre.

Cuando a consecuencia de la presión enemiga, la Caballería se vea obligada a ceder terreno lo hará lentamente, combatiendo pie a tierra si fuere preciso, para dar tiempo a que la Infantería ocupe la posición avanzada. En caso de repliegue, lo hará al abrigo de esta posición, pasando entonces el grupo de reconocimiento de la D. I. 7 a depender de su General, utilizándose los siguientes itinerarios de repliegue:

—Grupo de reconocimiento de la D. I. 7: Riego de Ambrós-Acebo-Foncebadón. Riego de Ambrós-Las Tejedas-Foncebadón.

—Grupo de reconocimiento de la D. I. 8: la carretera general hasta Manzanal del Puerto donde quedará en reserva móvil de fuegos de la D. I. 8.

—Grupo de reconocimiento de C. E.:

Para los elementos ligeros: Folgoso de la Rivera-Trémor-Ucedo.

Para los elementos pesados: la carretera general, para concentrarse en La Chana (al N. de Manzanal) y constituir una reserva móvil de fuego a la disposición del General del C. E.

En cumplimiento de la misión recibida el Coronel del Regimiento de Caballería número 4, da las siguientes órdenes:

—Al Comandante del primer grupo de escuadrones del Reg. de Caballería número 4, para que a las 6 horas del día 26 avance hasta la cuenca del Boeza el servicio de seguridad que tiene establecido.

—Al Comandante del segundo grupo de escuadrones del mismo Regimiento, para que se constituya en reserva a sus órdenes.

—Al Jefe del grupo de reconocimiento de la D. I. 8, para que a las 6 horas del 26, avance el servicio de seguridad que tiene establecido, hasta alcanzar la línea del Boeza hasta Fraga, ocupando las alturas de Campo y Villar de los Barrios. El movimiento estará terminado antes de las 11 horas, dando cuenta.

—Al Jefe del grupo de reconocimiento de la D. I. 7, para que a las 6 ho-

ras del 26 avance hasta la cuenca del Boeza el servicio de seguridad que tiene establecido, debiendo antes de las 12 horas dar cuenta de haberlo terminado.

—Al Jefe del grupo ciclista, para que a las 6 horas del día 26 se encuentre en la meseta de las Tejedas para sostener y apoyar el movimiento de los grupos de reconocimiento de las Divisiones 7 y 8.

El movimiento se produjo en cumplimiento de estas órdenes poco precisas y completas. Se ordena el avance a la línea del Boeza, sin hacer previsiones para el repliegue, en caso necesario, ni asignar, por lo tanto, los itinerarios de repliegue impuestos por el Mando.

A pesar de que no se da ninguna instrucción para el enlace (siempre necesaria y más aún en este caso concreto, por las dificultades que este enlace ofrecía como consecuencia de la gran extensión del frente y de la falta de comunicaciones transversales) los jefes de las fuerzas destacadas en servicio facilitan al Mando de la Caballería información abundante y de gran importancia.

Extracto de la información recibida por el Jefe de la Caballería en la jornada del día 26 de septiembre procedente de sus fuerzas en contacto.

—Del Jefe de grupo de reconocimiento de la D. I. 7, a las 8'30 horas: «compañía enemiga desciende por lomas valle del Armada que es contenida por compañía ciclista».

—Del Comandante del 2.º grupo escuadrones Regimiento número 4: «compañía enemiga ocupa cerro al NE. de San Miguel de las Dueñas a las 9 horas 10 minutos. Compañía Infantería enemiga a las 10 horas ocupa lomas de los altos del Pelechal» (Los Navallos).

—Del Comandante grupo de reconocimiento D. I. 8: «compañía de Infantería enemiga ocupa vertiente SO. del valle Armada a las 11 horas. Tres compañías enemigas atravesaron el río Boeza a las 9 horas».

—El Comandante Jefe del grupo reconocimiento D. I. 7: «en Onamio se observan tres soldados de Infantería y a retaguardia otros tres con mulos a las 17 horas».

«Denuncia presencia fuerzas enemigas representadas por seis banderas rojas a lo largo del río Boeza»; «presencia de un escuadrón enemigo en proximidades del kilómetro 238 del ferrocarril (1 kilómetro al NO. de Villaverde de los Cestos)»; «otro escuadrón 2.000 metros al NE. de Cobrana»; «cuatro grupos en las proximidades de Congosto».

—El Comandante del grupo de reconocimiento de la D. I. 8: solicita órdenes, para el caso de presión del enemigo con fuerzas superiores, referentes al repliegue y anunciando la presencia de un batallón enemigo en Almazcara.

—Comandante 2.º grupo escuadrones del Regimiento 4 desde Matachana «enemigo ocupa posiciones (1.500 m. al NE. de Cobrana) representado por una bandera roja y un grupo de Caballería; otro grupo situado en Casa viñedo, al N. de Almazcara a las 11 horas.

Hecho el análisis de esta información resulta que las fuerzas de Caba-

llería en contacto han conseguido determinar el contorno aparente del enemigo. Sin embargo, esta información no fué remitida oportunamente al Mando por el Jefe de la Caballería, y perdió su eficacia.

Jornada del 27 de septiembre.—La misión asignada a la Caballería para esta jornada es la misma que la correspondiente al día 26.

A las 20 horas del día 26 de septiembre el Coronel Jefe de la Caballería dió las órdenes siguientes:

—Al Comandante del primer grupo de escuadrones del Regimiento de Caballería núm. 4 «tan pronto como se señale el repliegue de la Caballería lo emprenderá lentamente teniendo en cuenta que sus elementos ligeros y la compañía ciclista lo verificarán por el camino de Folgoso de la Ribera, Trémor, Ucedo, La Chana, y los pesados, por la carretera general hacia el Puerto Manzanal».

—Al Comandante del segundo grupo de escuadrones del mismo Regimiento: «tan pronto como se señale el repliegue lo emprenderá usted lentamente, teniendo en cuenta que los elementos ligeros de su Regimiento y de la compañía ciclista lo verificarán por el camino de Folgoso de la Ribera, Trémor, Ucedo, La Chana y los pesados por la carretera general hacia el Puerto Manzanal».

—Al Jefe del grupo de reconocimiento de la D. I. 7: «sostenga presión del enemigo, retirándose muy lentamente, en combate a pie, en tanto avanzan fuerzas de la XV Brigada de Infantería, para impedir el acceso a las posición, por las avenidas de Santa Marina de Torre-San Andrés de las Puentes y Barrancos, verificando el repliegue utilizando los itinerarios Riego de Ambrós-Acebo-Foncebadón y Riego de Ambrós-Las Tejedas-Foncebadón.»

Al verificar dicho repliegue, al abrigo de la posición avanzada, pasará usted a depender de su General».

—Al Jefe del grupo de reconocimiento de la D. I. 8: «contenga presión del enemigo, retirándose muy lentamente cuando las fuerzas de la 15.ª Brigada de Infantería le presten apoyo, debiendo seguir en la retirada la carretera general a Manzanal, donde quedará en reserva móvil de fuegos de la División.

—Al Jefe del grupo ciclista: «tan pronto como se inicie el repliegue de la Caballería lo verificará por el camino de Folgoso de la Ribera-Trémor-Ucedo y La Chana.

Situación de la Caballería al iniciarse la jornada del día 27

La situación de la Caballería y el grupo ciclista era la siguiente:

—el primer escuadrón del Regimiento núm. 4 y una sección de ametralladoras en San Esteban de Toral.

—el segundo escuadrón del mismo con otra sección de ametralladoras y el grupo ciclista en San Román de Bembibre.

—el grupo de reconocimiento de la D. I. 8 a la orilla izquierda del río Boeza, hasta la Fraga y alturas del E. de Campo y Villar de los Barríos.

—el grupo de reconocimiento de la D. I. 7, de Onamio a Espinoso de Compludo

—dos escuadrones del Regimiento núm. 4 en reserva en Bembibre.

—P. C. Bembibre.

En esta jornada no se adquirió información.

El repliegue se verificó prematuramente. Según el Jefe de la Caballería, esto fué debido: primero, a que el Jefe del grupo de reconocimiento de la D. I. 8 solicitaba con insistencia autorización para retirarse, dada la presión del enemigo y últimamente pide refuerzos porque éste pretende cortar la retirada; retirada que emprende y en la cual pierde el contacto que hasta entonces había mantenido con el grupo de reconocimiento de la D. I. 7, razón por la cual se retiraron los escuadrones prematuramente; segundo, a que se le entregó en Bembibre por el Teniente Coronel Arbitro un informe según el cual el enemigo avanzaba y a las 15 horas se encontraría en Bembibre, por lo cual decidió emprender la retirada con arreglo a las órdenes recibidas, según las cuales el grupo de reconocimiento de la D. I. 7 pasó a depender de su General; el grupo de reconocimiento de la D. I. 8 y el grupo ciclista se replegaron a Manzanal y el Regimiento de Caballería núm. 4 se trasladó a La Chana para constituir una reserva móvil de fuego a la disposición del Mando del Cuerpo de Ejército.

La primera de las razones aportadas por el Jefe de la Caballería, para justificar el prematuro repliegue, era de poca consistencia; la segunda, en cierto modo, lo justifica.

Pero es evidente que en esta jornada, la más interesante de todas por la intensidad del contacto, no se ha conseguido información alguna, como lo es también que realmente no se ha verificado un repliegue retardando y jalonando el avance del enemigo, lo que hubiera proporcionado una información abundante y extraordinariamente útil, sino que lo que ha realizado el Jefe de la Caballería es una recogida de elementos destacados como si se tratara de la suspensión de un ejercicio.

ORGANIZACION QUE DEBE DARSE A LA CABALLERIA DIVISIONARIA

Por la forma en que se han producido los acontecimientos en estas Maniobras no se han podido determinar las posibilidades de empleo del grupo de reconocimiento divisionario organizado para ensayo.

Sin embargo, por las razones anteriormente expuestas la Caballería divisionaria debe estar constituida por una P. M., un grupo de escuadrones, dos secciones de ametralladoras y una compañía ciclista.

Cada uno de los escuadrones debe estar organizado con tres secciones de sables a cuatro escuadras y una sección de 6 fusiles ametralladores.

Para esto sería preciso sustituir el actual escuadrón de armas automáticas de los regimientos de Caballería por un escuadrón de ametralladoras.

En estas Maniobras se ha comprobado la necesidad de resolver con urgencia tres problemas importantes referentes a los servicios de municionamiento, evacuaciones sanitarias y abastecimiento.

Municionamiento.—Es necesario como mínimo:

—Un caballo de carga por sección.

—Cuatro caballos por escuadrón.

—Seis carros de municiones para los escuadrones de sables.

—Lo reglamentario para el escuadrón de ametralladoras.

Evacuaciones sanitarias.—En tanto se resuelve este problema debiera disponerse de una artola por sección y sería conveniente sustituir el carro sanitario regimental por dos ambulancias automóviles.

Abastecimiento.—Sustituir los actuales trenes regimentales por:

Camionetas con la capacidad suficiente para la carga de dos raciones normales de personal y ganado (escalones de abastecimiento y distribución) y un escalón hipomóvil para raciones de previsión.

La solución de estos problemas debe acometerse con toda urgencia por su extraordinaria importancia.

Por último, importa llamar la atención respecto a la escasez de medios de transmisión con que cuentan los regimientos de Caballería. Es indispensable atender a este importantísimo problema, pues teniendo como misiones normales las de información y reconocimiento el rendimiento que puedan proporcionar será muy escaso mientras no disponga de medios abundantes y rápidos de transmisión.

III.—ARTILLERÍA.

Concentración.—Con arreglo a las instrucciones dictadas por la Sección de Operaciones del Estado Mayor Central y por la Dirección de las Maniobras, las unidades artilleras actuantes realizaron su concentración, por ferrocarril y carretera, en los lugares que les habían sido designados.

Es de señalar que el embarque y desembarque en ferrocarril, encontró ciertas dificultades y retrasos debidos, en general, a la escasez de vagones-plataformas con bandas rebatibles; a la corta longitud de los muelles; al escaso número de grúas, etc. Especialmente las unidades dotadas de elementos automóviles (tractores y camiones) como son: el grupo de Artillería pesada, el de información, el de defensa contra aeronaves y los parques de municionamiento, carecieron del suficiente número de plataformas con dimensiones adecuadas para sus elementos; se vieron obligadas a realizar, con su personal, lentas y pesadas maniobras a brazo; y tuvieron varios e importantes desperfectos en el material, sobre todo en los camiones.

Esto que ha ocurrido en las unidades motorizadas, cuya principal ventaja para el transporte, estriba en los rápidos movimientos estratégicos, hace pensar para el futuro, en la conveniencia de limitar el transporte por ferrocarril, a los elementos (tractores y piezas) que más sufren en la marcha por carretera y causan a estas deterioros de consideración; realizándose por carretera el transporte de los restantes elementos automóviles.

En las marchas por carretera se observó que, en general, los tractores alcanzan escasa velocidad, estropean las carreteras y obligan a los camiones y elementos más veloces a marchar en malas condiciones. En tanto no se remedian tales inconvenientes, será preciso fraccionar las unidades en grupos de análoga velocidad para las marchas por carreteras.

Despliegue.—La ocupación de posiciones obligó a las unidades artilleras a realizar marchas por carretera y por caminos; éstos, en general, de condiciones deficientes para la circulación.

Las unidades motorizadas vencieron fácilmente las dificultades encontradas porque el terreno era consistente y estaba seco; el grupo de artillería pesada, el de información y el de defensa contra aeronaves subieron con relativa facilidad la fuerte pendiente del puerto de Foncebadón y pudieron ocupar sus asentamientos no lejos de la carretera; pero el Grupo de Información, que había de desplegar sus secciones de localización en posiciones dominantes y lejos de buenos caminos, tuvo que utilizar carretas del país, sin las cuales no le hubiera sido posible cumplir sus cometidos.

Las unidades de artillería ligera encontraron dificultades variables en relación con el estado y pendientes de los caminos que hubieron de utilizar; en general, los C. 75 demostraron ser ágiles y maniobreros en toda clase de terrenos, aunque algún grupo tuvo que reforzar frecuentemente sus tiros, con el consiguiente retraso en la marcha que tales maniobras proporcionan. Los O. 105, por su mayor peso y escasa potencia del ganado, no pudieron alcanzar, ni con mucho, su velocidad de marcha normal; ello obligará a estudiar el modo de suprimir o aminorar, en lo posible, las dificultades de su marcha en zonas de operaciones análogas a la de las maniobras. Aun con cierto retraso lograron con sus propios medios ocupar las posiciones asignadas y estar en condiciones de hacer fuego antes del ataque enemigo.

Análogas dificultades tuvieron que vencer los escasos órganos hipomóviles de los parques divisionarios al realizar sus funciones, cuando su marcha había de tener lugar por caminos de condiciones deficientes.

Pero destaca, sobre todo, la gran impedimenta que suponen los carros de raciones, continuamente rezagados y atascados, obligando a estudiar de una vez su cambio radical por otros de mejor organización para la marcha o por camionetas ligeras que, aun con todos sus inconvenientes, serán siempre más aptas que los actuales carros.

Planas Mayores de C. E. y Brigadas de Artillería

Por el Ministerio de la Guerra fué designado para desempeñar el cargo de Comandante General de Artillería del C. E., el General de la 4.ª brigada de Artillería, asistido de una Plana Mayor cuya plantilla de personal y ganado se fijó en las Instrucciones del Estado Mayor Central y de la Dirección de las Maniobras.

Al constituirse el C. E. actuante en las maniobras, con las Divisiones 7.ª y 8.ª, era imprescindible organizar la P. M. artillera del C. E., cuyo General debía actuar como asesor del Mando; concurrir al reconocimiento del terreno, en unión de los Generales de Artillería de las Divisiones, para elección de zonas de asentamientos artilleros; y sentar las bases para la organización del plan de fuegos.

Como las Ps. Ms. de las Bgs. de Art., no disponen actualmente de

todo el material necesario de mando, topográfico y de transmisiones, tanto la P. M. del C. E., como las de las brigadas 7.^a y 8.^a, encontraron ciertas dificultades para el cumplimiento de sus misiones. Además, como el personal de refuerzo es de procedencia distinta, se chocó con la dificultad de adaptación para un trabajo de conjunto y completo.

Parece, pues, imprescindible constituir, desde tiempo de paz, las Planas Mayores de las brigadas de Artillería, en la forma y con los elementos que determinan el reglamento para «Servicio de las Planas Mayores» y el tomo II del «Reglamento topográfico artillero». (Esta medida deberá hacerse extensiva a todas las unidades artilleras desde la batería).

Igualmente, y por ser la P. M. artillera del C. E. de concepto distinto al de las brigadas de Artillería (aunque deban estar organizadas de modo análogo), será conveniente crear de modo permanente las Planas Mayores de C. E. (independientes de las divisionarias) una por cada una de las Inspecciones del Ejército, ya que éstas sirven de base para constituir los Cuarteles Generales de los C. E. según viene realizándose en las grandes maniobras.

Aún con las dificultades señaladas, se procedió, por la P. M. de Artillería del C. E. a organizar el mando artillero y situar sobre el plano 1:25.000 las fuerzas actuantes y las posiciones de resistencia y avanzada que habían de ser ocupadas. Igualmente se confeccionó, con los datos de coordenadas, facilitados por el Grupo de Información y por la Sección topográfica del Estado Mayor, el *cáneas de tiro* de la zona de operaciones, remitiendo ejemplares del mismo a los Comandantes Generales de Artillería de las Divisiones.

Se realizó también el *reconocimiento de las zonas de asentamientos* que, para las diferentes agrupaciones artilleras, habían sido previstos; siendo obligado variar la correspondiente a la agrupación de acción de conjunto de la 8.^a División, cuya acción parecía de mayor facilidad desde las proximidades del Cerro de Buey Mayor. De igual manera se propuso al Mando, establecer el grupo de Artillería pesada (acción de conjunto del C. E.) en otros asentamientos, para que tuviese acción eficaz con su alcance máximo sobre el desfiladero de la Silva y carretera general, en el sector de la 8.^a División. Esta posición más avanzada que la primeramente prevista, permitía además realizar en el sector de la 7.^a División, *tiros de prohibición* sobre los caminos Molinaseca-Riego, Onamio-Riego y Riego-Acebo, especialmente en las proximidades a Riego de Ambrós y reforzar los fuegos de la Artillería divisionaria sobre el arroyo Poibueno, barrancos de Paradasolana y río Grande.

Como consecuencia de las órdenes recibidas del C. E., se redactaron las correspondientes al empleo de la Artillería para la defensa de las posiciones, algunas de las cuales no llegaron con la oportunidad debida a ciertas unidades, a causa del intenso servicio que pesaba sobre la red de transmisiones. Esto comprobó la necesidad de tener siempre una red artillera de transmisiones o *red de tiro* que enlace entre sí y con el mando artillero, las diferentes agrupaciones y órganos de los servicios de Artillería.

Por esta misma causa se resintió el *servicio de información de las unidades artilleras*, cuyos informes no llegaron, en general, oportunamente al Comandante General de Artillería del C. E.

Además de las dificultades, ya señaladas, que hubieron de vencer las Planas Mayores de las Bgs., Art. VII y VIII, tuvieron otras derivadas de la escasez de tiempo para la *preparación topográfica del tiro*, aún contando con algunos datos de *coodenadas* remitidos por el C. E. Será conveniente que cuando sea posible, por existir delante tropas de cobertura, se adelanten para el cálculo de coordenadas exactas, de un gran número de puntos importantes para la Artillería, no sólo el Grupo de Información y la Sección topográfica de Estado Mayor, sino también las Planas Mayores de las brigadas artilleras y aun de algunas agrupaciones.

En concreto, por la escasez de medios (sobre todo de transmisión) y de tiempo, *se dificultó el manejo de la artillería*, no sólo en el conjunto del C. E., sino también dentro de cada una de las Divisiones.

Organización del mando artillero.—La escasez de artillería de C. E. (un solo grupo de 0,155) no permitía organizar *agrupaciones adaptadas a las Divisiones*, muy necesarias en este caso por la compartimentación del terreno. Fué preciso suponer la existencia de otro grupo de artillería pesada, situado en Cerro de Buey Mayor, como refuerzo de fuegos de la 8.ª División, para realizar *tiros de prohibición* sobre la confluencia de los arroyos Poibueno y de la Silva, carretera general y avenidas del desfiladero de Santa Marina de Torre.

Quedó así organizada la artillería de C. E. con un solo grupo adaptado a la 8.ª División (supuesto) y otro real, adaptado a la 7.ª División y para acción de conjunto.

En la 7.ª División con su artillería orgánica se constituyeron tres agrupaciones. La primera, de *apoyo directo al subsector Norte* con dos grupos de 0.105; la segunda, de *apoyo directo al subsector Sur* (supuesta) con un grupo de C. 75 y otro de 0.105; la tercera, de *acción de conjunto* con dos grupos de C. 75. Obligó a esta distribución la necesidad de dar apoyo a la P. A. dentro de cada subsector y adaptar mejor los fuegos delante de la P. R., cosa que no se lograría dejando sólo los C. 75 para apoyo directo. Esto habría podido hacerse si se hubiera contado con dos grupos de artillería de montaña, que hubieran completado los tiros restantes de los C.75 y hubieran destacado algunas *secciones nómadas* para el apoyo de la P. A.

En la 8.ª División se organizaron también, con la Artillería orgánica, tres agrupaciones; la primera para *apoyo directo del subsector Norte* con un grupo de 0.105 y otro de C.75; la segunda para el *apoyo directo del subsector Sur* con dos grupos de C.75 (uno supuesto) y la tercera para *acción de conjunto* con dos grupos de 0.105 (uno supuesto). La topografía del terreno justificaba esta organización; los C.75 enflaban las avenidas que desde el barranco de la Silva conducían a la P. R. y se aprovechaban los alcances de los 0.105 en el frente de toda División. Pero aun así quedaba la P. A. sin el debido apoyo de fuegos en región tan importante como la

carretera general; fué preciso suponer la existencia de dos grupos de montaña que para tal misión se colocaban en el vértice Valdolla, a disposición de la 8.^a División. Se constituía así un fuerte núcleo de resistencia en la P. A. que obligaría al enemigo a montar su ataque para ocuparlo, tomándolo como la verdadera P. R. si ésta se mantenía con su artillería en silencio. Y cuando el enemigo hubiera creído realizada por completo su labor, se hubiese visto sometida a los fuegos potentes de la P. R.

La necesidad de Artillería de Montaña, que se ha dejado sentir en el frente de las dos Divisiones, aconseja la *creación de algunos regimientos* de esta clase de artillería que no se deben asignar a determinadas Grandes Unidades, sino pertenecer a la R. G. A. para ser agregados a aquéllas cuya zona de operaciones lo exija.

Como *apoyos recíprocos de fuegos*, se ordenó que dos grupos de O. 105 de la D. I. 7 pudiesen batir el arroyo Poibueno y su confluencia con el de la Silva (zona de la D. I. 8) y que dos grupos de C. 75 de esta última habrían de estar en condiciones de poder tirar sobre el Poibueno, en la zona de la 7.^a División. Esto justifica también la organización dada a las artillerías divisionarias.

Aun después de haber supuesto que existía un segundo grupo de Artillería pesada, los materiales de esta clase fueron escasos; hubo de asignarse un gran número de objetivos a cada grupo, que en la realidad no habrían sido batidos con gran eficacia. Pudo admitirse que existían también supuestos los dos grupos de C. 150 del regimiento que como artillería orgánica asigna el «Reglamento de Grandes Unidades» al C. E., pero no quiso falsearse más la cantidad de artillería de que se disponía. No se dió gran importancia así a la *contrabatería* que hubiera estado a cargo especialmente de la *agrupación de conjunto del C. E.*, reforzada por la *Artillería de Ejército* que hubiese tenido adaptada el C. E.

Es de recomendar para el futuro, que, cuando razones económicas se opongan a que en las maniobras concurren mayor cantidad de Artillería Pesada, se lleven sólo las planas mayores del regimiento y de los cuatro grupos, representándose el material con las *piezas directrices* del mayor número posible de baterías.

El *Grupo de Información de Artillería*, como ya se ha dicho, tuvo que desplegar en región tan accidentada que le obligó a utilizar carruajes del país. Aun así, por la longitud de las transmisiones hubiera sido difícil su actuación perfecta en todo el sector del C. E. En la realidad, habría sido conveniente descentralizar esta información, base de la contrabatería, y por tanto, también se hubiera descentralizado en parte esta importante misión, concediendo autonomía a la D. I. 8 en una cierta zona para realizarla y quedando en todo el resto (frente de la D. I. 7 y parte del de la D. I. 8) a cargo del C. E. Con funcionamiento seguro de las transmisiones, la centralización era posible con las posiciones de despliegue elegidas.

La especialidad de la misión de este grupo obligará siempre a completar su personal con el que posea determinadas condiciones, tanto para

la parte *técnica de cálculos y manejo de aparatos*, como para la de conducción y reparación de vehículos (mecánicos-automovilistas). Debe pensarse también en dotarle de medios que le permitan un fácil despliegue (que requiere tiempo variable de 5 horas a 2 días) bien caballos o mulos que se adelantarían a los elementos automóviles, bien autos-orugas que se transportarían en camiones. Podría estudiarse también la conveniencia o no de *crear unidades de información a lomo, para montaña*.

El *Grupo de defensa contra aeronaves* sólo pudo presentar una batería real; las otras dos fueron supuestas y habría sido conveniente representarlas con sus Planas Mayores y piezas directrices.

Las condiciones del terreno demostraron por la dificultad señalada del tendido de transmisiones que la defensa contra aeronaves no habría sido conveniente centralizarla, en la realidad, dentro del C. E. Dos grupos (uno por División) constituidos, cada uno, con dos baterías y una compañía de ametralladoras afecta, habrían bastado para asegurar las posiciones contra los ataques aéreos. Se habría podido también, cuando la escasa actividad aérea del enemigo lo hubiese permitido, utilizarlos por el Comandante de Artillería del C. E. como Artillería de esta clase (dada la escasez que de Artillería de C. E. había) para batir los objetivos terrestres de gran movilidad y las baterías enemigas. A ello habría contribuido el funcionamiento perfecto de las transmisiones por la centralización del Mando en el C. E.

El primer cometido del Grupo en las Maniobras, fué la protección de Astorga. Para realizarla tomó como superficie a defender, no sólo la comprendida en el perímetro de la ciudad sino también las estaciones del ferrocarril y puentes sobre el Tuerto. Calculó los asentamientos de batería en forma que todos los sectores aéreos quedaran batidos por dos baterías. Las ametralladoras de la compañía afecta, se utilizaron por grupos de 6, para cada punto importante a proteger, colocadas de dos en dos en los vértices de triángulos en cuyo interior quedaba el lugar defendido (estaciones y puentes).

En la marcha para el despliegue, realizó la protección de la columna propia, con las ametralladoras, avanzando por saltos sucesivos para establecerse en posición al final de cada uno.

Asimismo se protegió con una sección de ametralladoras la entrada en posición de la batería y del resto de aquellas armas. Se calculó la superficie que se debía defender no sólo para la batería real, sino también para las supuestas, se prepararon asentamientos eventuales y se enmascararon los normales. También se simuló un falso asentamiento unos quinientos metros delante del verdadero.

El Grupo no actuó realmente más que en el sector de la D. I. 7 por contar con una sola batería verdadera en esta zona y por la dificultad de enlace con las dos baterías supuestas.

Un segundo grupo de D. C. A. se supuso establecido, durante todas las operaciones, para la defensa de Astorga.

Organización y material.—Se indicó anteriormente la necesidad de que se organicen permanentemente las Planas Mayores de C. E. y de brigadas de artillería, según determina para las últimas, el Tomo II del «Reglamento topográfico artillero». En cuanto a las Planas Mayores de Regimiento y Grupo, deben poseer los materiales de mando, topográfico, de observación y de transmisiones que marca el mismo reglamento; pero debe aumentarse su personal de oficiales y tropa, ya que el actual es insuficiente para cumplir todos los cometidos. Igualmente, a todas ellas hay que dotarlas de medios para el transporte del personal y materiales, algunos de éstos de gran peso, como el de transmisiones, por los muchos kilómetros de cable que se necesitan. Tales medios de transporte deben ser adecuados al sistema de tracción que utilice la unidad artillera de que se trate.

También se ha indicado la necesidad de sustituir los actuales carros de víveres por otros de mejores condiciones para la circulación por todas partes, o por camionetas ligeras, debiendo también dotarse de carruajes de víveres a las Planas Mayores de las unidades, a partir de las de grupo.

Se ha visto también la necesidad de organizar algunos regimientos de artillería de montaña para agregarlos a las grandes unidades cuyas zonas de operaciones, muy accidentadas, lo exijan. Como tales regimientos serían base para organizar la R. G. A. (existente en todas las naciones) y en ésta han de entrar toda clase de materiales, será también conveniente organizar en regimientos de la R. G. A. los materiales almacenados en los parques, pues aun siendo antiguos, no están las Grandes Unidades tan bien dotadas de artillería como para renunciar a reforzarlas con materiales que, al menos, podrían ser desplegados en situaciones defensivas.

El material de 75, aunque ágil y maniobrero para toda clase de terrenos, tiene escaso alcance práctico. Este podría aumentarse modificando o cambiando el montaje, para permitir mayores ángulos de elevación, dotándole de nueva pólvora progresiva y modificando la forma del proyectil.

Los regimientos de artillería pesada deben tener desde paz los cuatro grupos (dos de cañones y dos de obuses) o al menos las Planas Mayores. La actual organización de estos grupos no les permite realizar plenamente sus misiones. Se hace preciso dotar sus Planas Mayores (lo mismo que en todas las unidades motorizadas) de coches rápidos de reconocimiento, aptos para circular a campo traviesa, que sirvan también para el enlace durante las marchas. Los tractores de esta artillería desarrollan muy pequeña velocidad de marcha, con lo cual su movilidad estratégica es prácticamente nula. Al adoptar tractores que proporcionen velocidades aceptables, se tropezará con el problema de elegir entre los de ruedas o cadenas; unos y otros tienen ventajas e inconvenientes; pero existiendo un modelo nacional («Landesa»), de cadenas, que ha asistido a las maniobras, como medio de tracción del grupo de D. C. A., parece lógico sea éste el que se adopte, una vez vencidas las deficiencias que se han manifestado, principalmente en cuanto al deterioro de cadenas. Al aumentar la velocidad de marcha de esta artillería, lo mismo que para la artillería de D. C. A., se

hace preciso que las piezas no descansen directamente sobre el suelo, sino sobre un *carrillo soporte* elástico que suprima las vibraciones de aquéllas y el consiguiente desajuste de los órganos de puntería y montaje. Tal aumento de velocidad es imprescindible, pues en tanto no se obtenga, *no podrán marchar reunidos todos los elementos de las unidades motorizadas*, a no ser que se obligue a los camiones a marchar en condiciones desfavorables para el funcionamiento de sus motores.

En cuanto a los camiones de todas las unidades motorizadas (artillería pesada, D. C. A. y Grupo de Información), será conveniente (sean de cuatro o seis ruedas) que tengan cuatro ruedas motoras.

El material de D. C. A. Skoda de 7'65 cm. es ya tan anticuado que su eficacia contra los aviones modernos sería escasa por la pequeña velocidad de fuego. Por otro lado, la carencia de aparatos auxiliares (proyectores y localizadores acústicos) no permite a esta artillería actuar más que de día y a la vista, dejando en libertad a la aviación enemiga para los bombardeos nocturnos o en días de niebla. El grupo actuante hubiera podido, de haber contado con materiales modernos de todas clases, ser utilizado para proteger contra la aviación la marcha de las demás tropas.

Tanto este grupo, como el de Artillería pesada, habrían tropezado con inconvenientes de importancia en cuanto a proyectiles y espoletas, de haber hecho fuego verdadero. Es de recomendar que si en Maniobras futuras, el terreno permite *hacer fuego real* sin grandes daños para la propiedad, se incluya tan importante práctica artillera en la finalidad de las Maniobras; ello permitirá ver los resultados de las preparaciones del tiro (topográficas y balísticas) y *adiestrar a la oficialidad en los modernos procedimientos de corrección y dirección de los fuegos*. Esto es de tanta mayor necesidad, por no haberse realizado desde hace mucho tiempo los cursos de tiro, tan importantes para las unidades artilleras.

El escaso alcance de O. 155 obligó a elegir asentamientos adelantados, demostrando la necesidad de otra Artillería de mayor alcance dentro del C. E. Actualmente los C. 150, sólo tienen un kilómetro más que aquéllos, pero está aprobada su reforma para que tiren el mismo proyectil que los obuses. Se logrará así otro kilómetro más de alcance y facilitar el municionamiento. Aun con estas mejoras se necesitará una pieza de mayor alcance para la *prohibición y contrabatería lejanas* (las Maniobras lo han puesto de manifiesto) que podría ser un cañón de 155 que de no tener cabida orgánicamente en los C. E., entrarían en el Ejército y se darían a aquéllos como refuerzo de fuegos cuando fuese conveniente. Un obús complementario de tal cañón y de calibre superior, debe entrar también en tal Gran Unidad constituyéndose así los *regimientos orgánicos de la Artillería de Ejército*.

Enlace.—La escasez de medios de transmisión en todas las unidades artilleras, a que se ha hecho referencia anteriormente, fué causa de que se haya resentido el enlace, no sólo dentro de la Artillería, sino también

con las otras Armas. En especial el enlace Infantería-Artillería, por los *pelotones de enlace* exige gran cantidad de cable y emplear todos los medios de transmisión. El terreno de las Maniobras dificultaba ese enlace por la longitud y difícil recorrido que habían de seguir los circuitos para conseguirlo.

Municionamiento.—Consideraciones de orden económico no han permitido que en las Maniobras haya estado representado el *parque de C. E.*, han obligado a representar los *parques divisionarios* con pocos elementos, han hecho que las baterías asistiesen sin segundos escalones y los grupos sin columnas de municiones. Por todo ello, el servicio de municionamiento no pudo adquirir su verdadera intensidad y complicación; acumulación de uno o dos módulos en las posiciones, con el intensivo y constante movimiento consiguiente, por las carreteras, de toda clase de carruajes; circulación por los caminos de los carros de municiones de grupos y baterías y de trenes de los batallones; organización de *centros de entrega, puntos de transbordo y depósitos eventuales*; evacuación de vainas, municiones defectuosas y empaques. Convendrá para el futuro, si las disponibilidades lo permiten que este servicio alcance la máxima realidad, al menos en un subsector o zona de acción, haciendo que las unidades que lo guarnezcan (un regimiento de Infantería y un grupo de Artillería por lo menos) estén al completo y se dote al parque divisionario de los medios indispensables para completar los dos módulos de esas unidades. De la idea que en tal zona se adquiriera, en cuanto al municionamiento, será fácil imaginarse cual será la importancia y complicación de tal servicio en todo el frente de operaciones en que se realicen las maniobras.

IV.—INGENIEROS.

I. Comandancias de C. E. y Divisionarias.

Empezó su actuación con las Maniobras y con sus tropas ya distribuidas. No asistieron a los reconocimientos previos de la zona en que se desarrollarían las mismas. No pudieron por tanto ejercer el asesoramiento técnico al Mando mediante las oportunas propuestas.

Para futuras Maniobras parece necesario que se organicen en tiempo adecuado, dotándolas en personal y medios de enlace (motos) convenientemente, para evitar el defecto notado ahora, en que por no contar con ellos y el haber llegado en último lugar las unidades de transmisiones, faltó en absoluto el procedimiento material de coordinar la acción de las tropas.

También parece conveniente que las órdenes se den siempre a las unidades por intermedio de las Comandancias para evitar duplicidades.

Respecto a las Comandancias divisionarias, convendría que de ellas dependieran las tropas de Ingenieros permanentemente, lo mismo en paz que en guerra o maniobras, facilitando así su mutua relación lo que permitiría dar oportunamente al Mando soluciones en las incidencias del momento

con una visión de conjunto amplia, cosa que faltó en algún momento como en el incidente del arreglo del camino de Brazuelo a Viforcos.

II.—Zarpadores.

En el funcionamiento de estas unidades tanto en la de C. E. como en las divisionarias se observaron las siguientes dificultades:

1.^a Escasez de la plantilla asignada, ya que las compañías sólo pudieron poner en trabajo un promedio de setenta hombres, siendo su rendimiento muy escaso. Puede decirse lo mismo de las unidades de Infantería que actuaron como trabajadores por su pequeño encuadramiento técnico y falta de mano de obra adecuada. En el capítulo IX, «Servicios», se hace notar que estas unidades sería conveniente estuvieran organizadas en paz para que, operando con las fuerzas de fronteras y costas fueran arreglando o construyendo progresivamente en ejercicios y maniobras los caminos, explanadas para Artillería y demás obras que un proyecto de cobertura aconsejase.

2.^a Falta de oficios adecuados en el personal (la 1.^a compañía del Batallón VIII sólo tenía un albañil) defecto subsanable fácilmente al destinar los reclutas a los Cuerpos.

3.^a La herramienta no es adecuada; hay que modificarla; especialmente, la pala cuadrada debe substituirse por la inglesa y dotar a los batallones de un par de comprensores para herramienta neumática, que se afectarían a las unidades que en cada caso lo necesitaran.

4.^a Deben modificarse los medios de transporte, pues el carro de sección reglamentario es pesado y poco manejable; un carro de dos ruedas bajo y de poca batalla sería más eficiente. Para esta misión serían inmejorables las camionetas ligeras, con el único inconveniente del abastecimiento de combustible. Tanto en este material rodado como en las cargas a lomo, hay que habilitar un procedimiento expedito para acondicionar la herramienta y facilitar su carga y descarga.

5.^a Respecto a parques, poco puede deducirse, ya que a las Maniobras sólo asistieron los divisionarios y con una organización adecuada al trabajo que de antemano se sabía había de realizarse.

Desde luego, deben organizarse en dos escalones: uno con material ligero, análogo al de las unidades, como órgano de contacto, y otro sobre camionetas para abastecimiento del anterior y como reserva de material sobre ruedas, si es necesario. El tren de puentes de vanguardia no asistió a las Maniobras ni fué necesario su empleo en este caso particular.

El abastecimiento de materiales de construcción se hizo con dificultades por no existir depósito destacado de la unidad superior y ser necesaria su adquisición en cada caso. Para otras maniobras podría atenderse a este servicio considerando como tal depósito destacado el establecimiento de un industrial en la zona de Maniobras, al que se prevendría con anterioridad para que tuviera disponibles, y en determinada cuantía, elemen-

tos, como cemento, tablonés, rollizos, etc., que mediante orden de la Comandancia de Ingenieros y los trámites pertinentes se suministrarían, evitando así dilaciones como las del arreglo del camino de Brazuelo a Viforcós, antes citado.

Por último, es necesario dotar a las unidades de Zapadores de medios de enlace entre sí y con las Comandancias, ya que normalmente actuarán diseminadas y en zonas con pocos medios de comunicación.

III.—Compañía mixta de alumbrado e iluminación.

Esta unidad funcionó reunida y con carácter de tropa de C. E.

El material es anticuado y viejo, como corresponde a uno que ha hecho la guerra. Únicamente dos proyectores Siemens de 0,60 metros, de espejo plateado, son aceptables. De este modo convendría que fuera todo el material hipo y auto del Grupo. También es necesario disponer, con carácter permanente, de personal especializado en la observación, así como contar con material como anteojos, goniómetros, planchetas, etc., del que se carece en absoluto.

IV.—Parque auto.

Esta unidad, que por primera vez tomaba parte en maniobras, es necesaria y eficiente. El material es apto, tanto para trabajar como para desplazarse, como lo acredita el gran número e importancia de las reparaciones efectuadas, así como su viaje, tanto de ida como de regreso, desde Madrid a Astorga, rápido y sin incidentes. Faltó personal de montadores y electricistas.

El abastecimiento de gomas y piezas de repuesto fué difícilísimo por la enorme cantidad de marcas del material auto que asistió a maniobras. Es, pues, necesario una homogeneización del mismo, por Divisiones, por ejemplo, para facilitar este importante servicio, así como que existan órganos destacados de este Parque en las Divisiones, para localizar las pequeñas reparaciones.

V.—Unidad de Aerostación.

Hay que distinguir dos aspectos en la actuación de esta unidad:

- 1.º En el funcionamiento orgánico de la misma.
- 2.º Desde el punto de vista de la observación.

Respecto al primero se hace notar lo siguiente:

a) Durante las maniobras existió duda sobre la dependencia de esta Unidad, del Comandante General de Ingenieros y del Jefe de Aeronáutica.

Por Decreto de 1931 se separaron las dos ramas Aerostación y Aviación, a pesar de lo cual ha subsistido, el Comandante de Aeronáutica por lo menos nominalmente.

Parece, pues, necesario que se resuelva esta dualidad de dependen-

cia, sin olvidar la mutua relación intensa y continua que entre ambas ramas debe existir, y concretar la misión que al Comandante de Ingenieros compete. A nuestro juicio, debe subsistir el Jefe de Aeronáutica, teniendo esta unidad una dependencia análoga a las de Transmisiones del Comandante de Ingenieros, en lo que a instrucción y disciplina se refiere; pero en el orden táctico es del Mando, por intermedio del Jefe de Aeronáutica, de quien ha de depender.

b) El material es viejo y anticuado, a pesar de haberse escogido el mejor del Regimiento de Aerostación, lo que indica la imposibilidad de funcionamiento simultáneo de varias unidades aerosteras. No es homogéneo, no pudiendo, por tanto, marchar reunido, como el Mando dispuso, y es conveniente. No contó la unidad con laboratorio fotográfico, cosa imprescindible si ha de dar oportunamente sus informes.

c) Respecto a personal, la plantilla es suficiente, excepto en oficiales, pues de los dos asignados uno ha de ser de aprovisionamiento, quedando únicamente el otro para la maniobra del globo, lo que no basta.

Mientras el material auto no se renueve, parece necesario figure en las plantillas algún personal especialista para la reparación inmediata de las casi seguras averías del mismo.

d) Por las características especiales de esta unidad, debieron exagerarse las precauciones respecto a enmascaramiento, procurando aprovechar las condiciones del terreno para la ocultación del campamento y pie de ascensión, así como el permanecer el globo en el aire lo indispensable para cumplir su misión. Para futuros ejercicios deberán tenerse en cuenta estas circunstancias con la intensidad debida.

En el segundo aspecto, es necesario señalar que el poco volumen del enemigo simulado, así como la falta de convencionalismo en la simulación de fuegos y unidades, ha hecho que la observación no tuviera carácter de realidad.

El sector asignado para observar por la unidad, ha sido extensísimo. Para haber cumplido bien la diversidad de misiones que cabe pedir a Aerostación, hubieran hecho falta, además, las dos unidades divisionarias.

El enlace por medio de la red general con el P. C. de C. E. y con S. I. Aeronáutica no ha sido lo suficientemente rápido y constante, debido a la congestión de dicha red. Parece conveniente, como se indica al ocuparse de las Redes Radio, el superponer a esta red telefónica (aun estando especializada) una red radio particular que asegure la continuidad de dicho enlace.

La asistencia a maniobras de un personal de observadores, alguno de los cuales era de categoría superior al jefe de la unidad, crea la necesidad de concretar el papel y atribuciones de dicho jefe en cuanto a observación se refiere. Anteriormente nos ocupamos de la dependencia de la unidad del Jefe de Aeronáutica, y entendemos que así se resolvería esa dificultad, ya que éste daría a cada uno las órdenes e instrucciones necesarias para hacer armónica su relación.

La condición de continuidad que caracteriza la observación aeroste-

ra exige una permanencia en el servicio que, con los tres observadores asignados durante las maniobras, es difícil de conseguir, sobre todo en misiones de vigilancia general, que tanta atención requieren para su cumplimiento.

Teniendo que ser normal en nuestro país el empleo de la Aerostación en terrenos montañosos, hay que prestar atención a la instrucción de los observadores en este clase de terreno, que tantas dificultades ofrece.

V.—AERONAUTICA.

Por disposición superior la Aviación y la Aerostación han funcionado independientemente durante las Maniobras, y por ello su actuación será tratada separadamente.

Ahora bien, la circunstancia de preverse en los Reglamentos el empleo reunido de ambas, bajo la dependencia del Comandante de Aeronáutica de la Gran Unidad correspondiente, hace necesario se aclare y concrete este extremo para lo sucesivo.

Es indudable que existen razones contrarias a la reunión de estos dos órganos de información, como son el constituir la Aerostación un servicio con organización, material y técnica diferentes a los de Aviación, y cuyo medio de actuación, el globo, no es sino un observatorio elevado. Pero también es cierto que la Aerostación, como tal órgano de la información en beneficio del Mando, está obligada a mantener una estrecha relación con la Aviación, porque sin su ayuda no puede desempeñar su misión, ya que precisa de sus fotografías, de la protección de la caza y del complemento de observación que los aviones pueden proporcionar en zonas ocultas a las visde los globos; y porque, a su vez, la Aerostación puede, en muchos casos, aliviar a la Aviación en la ejecución de misiones, permitiéndole, por tanto, economizar aparatos en aquellos lugares donde pueda observar el globo.

Por estas razones, ha de existir una íntima compenetración entre ambas y nada mejor para lograrlo que establecer un lazo de unión que debe ser precisamente el Comandante de Aeronáutica, encargado de combinar debidamente las misiones y contrastar los informes adquiridos por una y otra.

Resulta, por consiguiente, que es perfectamente posible que ambos organismo: Aviación y Aerostación, tengan una organización distinta y se mantengan en tiempo de paz completamente independientes, pero en campaña o maniobras se hace precisa su actuación bajo un mando único.

Algo parecido debe establecerse, por lo que se refiere a la D. C. A. órgano de Ejército, cuyo empleo debe ligarse al de la Aeronáutica de esta Gran Unidad.

A.—Aviación

Tres aspectos han de considerarse al examinar la actuación de la Aviación durante las Maniobras: Organización de las fuerzas aéreas; situación y ejecución de los cometidos.

a) *Organización.*—Ha sido un evidente acierto no solo el dotar de unidades de Aviación al bando simulado, sino también el asignar a los dos bandos aviones de caza. Sin embargo, ni los efectivos aéreos con que se contó eran suficientes, ni se hizo de ellos, entre los dos bandos, la distribución más conveniente para lograr de ellos todo el rendimiento que hubieran podido proporcionar.

Es indudable que la dotación orgánica que correspondía al C. E. actuantes (tres escuadrillas de observación), por la índole defensiva del tema que había de desarrollarse y por la menor cantidad e intensidad de las misiones necesarias, en relación con las que hubiera demandado la realidad, podía, conservando los mismos efectivos, sustituirse con ventaja por una dotación mixta en cada bando, constituida por aviación de observación y aviación de caza, porque la presencia de esta última había de colocar a la observación aérea del bando opuesto en condiciones semejantes a la realidad.

Ahora bien, si la disminución en efectivos dedicados a la observación que este cambio originaba, no tenía trascendencia por las razones dichas, no puede afirmarse lo mismo en cuanto a los destinados a la caza. En otros términos, que, si bien puede considerarse admisible operar en maniobras con efectivos reducidos de aviación de observación, los que se asignen a la caza no pueden estar disminuidos; han de aproximarse a los de pie de guerra, puesto que la caza ha de tender una cortina de protección de la observación aérea propia, o que impida el paso a la enemiga, y es evidente que con una sola escuadrilla de caza no puede pensarse en establecer esa cortina en el frente amplio de un C. E. Si, pues, un ejército dispone orgánicamente de tres grupos de caza, no es exagerado pretender que a un Cuerpo de Ejército en maniobras se le señale un grupo.

Los efectivos disponibles no se distribuyeron convenientemente; se asignó el núcleo mayor de observación (una escuadrilla) al bando actuante, y el menor (una patrulla de tres aviones) al bando de simulación. Y precisamente la circunstancia de ser este último núcleo el que podía suministrar información más abundante y real, ya que tenía como campo de investigación las tropas del bando ejecutante, aconsejaba se le dotara de medios superiores, o por lo menos iguales a los afectos a este último bando, que sólo podían trabajar con fruto en misiones relacionadas con las tropas propias, ya que la investigación sobre el enemigo simulado ofrecía, como se advertirá después, dificultades mayores que las que se presentarían en la realidad.

Se llega, pues, a la conclusión de que la asignación de medios aeronáuticos a una Gran Unidad en maniobras de simple acción ha de rebasar forzosamente la dotación orgánica, si se han de ofrecer visos de realidad; como no puede menos de ocurrir, si se tiene en cuenta que en tierra puede localizarse el problema al empleo escueto de los elementos que constituyen reglamentariamente la Gran Unidad, mientras que, en el cielo que la cubre, juegan los elementos aéreos pertenecientes a ella y a los escalones superiores, que tienen entre sí una actuación conjugada, y los del

enemigo; todos los cuales influyen poderosamente en los movimientos y operaciones de la Gran Unidad, y por ello han de tener una representación proporcionada. Por esto han de intervenir, no sólo elementos de observación y de caza en los dos bandos, sino también alguna unidad de bombardeo de Ejército, adscrita esta última al bando de simulación para atacar objetivos reales.

Desde el punto de vista de la organización, es preciso examinar asimismo otro aspecto que lo señala la Jefatura de Aviación Militar en el informe emitido con ocasión de las Maniobras; se refiere a la escasez de material rodado, de transporte y de los diferentes servicios inherentes al cumplimiento de las misiones de cooperación. Las unidades actuantes han contado con lo estrictamente indispensable para desenvolverse, pero para ello ha sido necesario recurrir al material disperso entre los distintos Parques y Aeródromos de la Península. Si bien corresponde a Aviación el remediar estas deficiencias, la Dirección de las Maniobras debe reflejarlas, toda vez que la Aviación de cooperación es un Arma más del Ejército, y éste no puede, por ello, inhibirse de un asunto que atañe a la eficiencia de esa Arma.

Con igual finalidad ha de ponerse también de manifiesto que la Comandancia de Aeronáutica del C. E. actuante ha carecido de personal auxiliar y elementos propios para realizar su misión. Separada la Jefatura de Aeronáutica de la del Grupo mixto de escuadrillas, determinados servicios afectos a este último, tales como la Oficina de Información y la Sección fotoaérea, cuya principal y casi única razón de existencia es la de servir la necesidad del Mando y las tropas, debieron, como órganos colectores de toda la información adquirida por la Aviación del C. E., quedar bajo la inmediata dependencia y formar parte de la P. M. del Comandante de Aeronáutica, único responsable ante el Mando, de la actitud de las fuerzas aéreas.

b) *Situación de las fuerzas aéreas.*—Las condiciones del terreno en que se desarrollaron las Maniobras obligaron a instalar los aerodromos de trabajo de las escuadrillas de ambos bandos a distancia excesivamente alejada de los respectivos Puestos de Mando. A consecuencia de esto y de la escasez de material telefónico del Servicio de Transmisiones, que no permitió establecer la debida comunicación, la Aviación ha estado, prácticamente, fuera del alcance de las órdenes del Mando.

Como aquellas circunstancias prohibitivas del terreno han de darse con mucha frecuencia en la Península, y el alejamiento de los aerodromos ha de originar graves perturbaciones en el empleo de la Aviación de información, que puede llegar incluso a hacer inútil o estéril su trabajo, al imposibilitar la oportuna percepción de las órdenes del Mando, o la de la información adquirida; es indispensable acudir con todos los medios capaces de evitar o disminuir tan grave inconveniente.

Para ello, es preciso, en primer término, que el Servicio de Transmisiones cuente con el material suficiente para poder establecer la comunicación de referencia desde los primeros momentos, a fin de que una

unidad aérea se halle ligada al Puesto de Mando correspondiente en cuanto se instale en un aerodromo. Mas, como esta comunicación puede no ser suficiente o interrumpirse en los momentos más críticos, ha de complementarse esta medida con una labor, anterior a la realización de unas Maniobras, de reconocimiento y preparación de los terrenos más adecuados, técnica y tácticamente, para transformarse en campos de aterrizaje en los alrededores del Puesto de Mando.

Por otra parte, la existencia de un aparato de Aviación como el autogiro, cuya característica principal es precisamente la de no hallarse sujeto, como el aeroplano, a la servidumbre del terreno, que ha sido ensayado con éxito en otros países y, aun en el nuestro durante los recientes sucesos de Asturias, y que continuamente realiza pruebas de aterrizaje en corto espacio y en condiciones de dificultad crecientes, parece resuelve por completo los inconvenientes señalados y es, por lo tanto, llegada la ocasión de que se experimente su empleo en las escuadrillas de observación para comprobar su utilidad y dilucidar si ésta alcanza todas las misiones que puede desempeñar un avión divisionario o ha de limitarse a las misiones de enlace.

c) *Ejecución de las misiones.*—Al examinar este aspecto hay que tratar por separado de los dos grupos de misiones realizadas: las de información y las de cooperación.

Por lo que se refiere a las primeras, la Aviación del bando rojo ha operado en condiciones más difíciles que en la realidad, toda vez que tenía que investigar sobre los reducidos elementos de simulación. Si bien, por lo que al descubrimiento de tropas se refiere, no cabe esperar en la realidad mayores facilidades, puesto que el enmascaramiento los ocultará a las vistas aéreas, no podrán escapar a la Aviación los indicios de vida del enemigo, tales como huellas de circulación, pistas, convoyes, humos, trabajos de fortificación, etc. que en maniobras no existen o se ofrecen en forma muy atenuada. En cuanto al material de Artillería, por la reducción de los elementos destinados a simularlo, la labor informativa de la Aviación ha sido poco eficaz, lo que hace pensar en la conveniencia de que la representación de él, aunque restringida, sea proporcionada en extensión a la que ocuparían los elementos que se trata de simular.

Las misiones de cooperación con las tropas, no han podido prácticamente ejecutarse, por carecer éstas de medios de transmisión entre tierra y los aviones. Las unidades artilleras carecían de estaciones receptoras de T. S. H. y de paneles, y en estas condiciones la observación del tiro era irrealizable, toda vez que el suplir la falta de estos medios de comunicación, por el lanzamiento de mensajes, además de resolver únicamente la transmisión desde los aviones a tierra, pero no la recíproca desde tierra a los aviones, hubiera determinado una lentitud en el tiro, totalmente inadmisibile y fuera de realidad.

De la misma manera, las unidades de Infantería carecían, en general, de paneles de señales y de jalonamiento y los P. C. de unidades inferiores, incluso de paneles de identificación, por lo cual la Aviación no

pudo jalonar las posiciones ocupadas por las tropas, ni entrar en comunicación con ellas, ni tan siquiera localizar los Ps. Cs. inferiores.

Sin embargo, las deficiencias de enmascaramiento permitieron descubrir las tropas delatadas, especialmente, por los reflejos que daban los cascos de guerra que convendría pintar en forma que anulara, en absoluto, el reflejo delator.

Ahora bien, las deficiencias expuestas, no se subsanan simplemente con dotar a las tropas de los medios de transmisión de que han carecido durante las Maniobras, porque es de presumir que, aun teniéndolos, el empleo de ellos, por falta de costumbre, no se hubiera ajustado a la perfección necesaria. Por ello es indispensable llevar a las tropas hasta en sus escalones inferiores de mando, incluso hasta el soldado, el convencimiento de la ayuda eficaz que en el combate puede prestarles la Aviación, porque sólo con ese convencimiento, experimentarán la necesidad de entrar en comunicación con ella, de darla a conocer sus necesidades y su situación, aunque esto último los coloque a veces en riesgo de revelarla a los aviones enemigos. Y para llegar a ese fin, para crear en las tropas de todas las Armas esa confianza en la Aviación, es necesaria una labor constante aprovechando cuantas ocasiones permitan realizarla, para lo cual ha de requerirse la colaboración de las Unidades aéreas en cuantos ejercicios realicen los Cuerpos, que aunque esta colaboración haya de limitarse a una sencilla práctica del empleo de los medios de transmisión o a acostumbrar al soldado a conocer los tipos de aviones propios, para poder en su día, distinguirlos de los enemigos y hallarse por tanto en condiciones de advertir y señalar inmediatamente estos últimos, ya se habrá conseguido un resultado beneficioso.

Por último, y en relación con la idea que acaba de exponerse, se ha evidenciado la necesidad de diferenciar claramente en maniobras, los aviones de uno y otro bando, ya que el distintivo que ostentaban los aviones del bando de simulación (una franja roja), no era perceptible desde tierra y por ello se produjeron errores u omisiones al señalar las incursiones realizadas por estos últimos. El procedimiento más adecuado para establecer esa diferenciación sería indudablemente el constituir el bando de simulación con aviones de tipos diferentes a los de los aparatos del bando ejecutante, pero, caso de no ser esto posible, deben pintarse totalmente en color distinto.

B.—Aerostación. (Véase Ingenieros).

C.—D. C. A. (Véase Artillería).

CAPITULO IX

SERVICIOS

I.—ARTILLERIA

Puede decirse que, salvo algún pequeño abastecimiento, prácticamente, no se ha realizado ninguna de las importantísimas funciones que en guerra corresponden a este servicio.

Ya en el Capítulo III hicimos notar la no asistencia a Maniobras del Parque de C. E. y la representación, bien escasa por cierto, de los Parques divisionarios.

Si a esto añadimos que las baterías no contaron con segundos escalones, ni los grupos con su columna de municiones, fácil será comprender la imposibilidad material del funcionamiento de este servicio.

Por el carácter del tema a desarrollar, hubiera sido necesaria una actuación intensísima, para acumular en las posiciones uno o dos módulos, indispensables para la acción. Acumulación que exigiría una constante circulación, por carreteras y caminos, de toda clase de carruajes y la organización de centros de entrega, depósitos eventuales, etc., que, desde luego, puede afirmarse, no hubiera podido realizarse con los elementos puestos en juego. En cuanto a evacuación de vainas, empaques y material defectuoso o inútil, reparaciones, etc., nada se ha hecho ni podría hacerse, pues, como ya hemos dicho, no cuentan los Parques con elementos para cumplir tan compleja misión.

Convendría para el futuro que este servicio funcionara con completa realidad, por lo menos en un subsector de la organización defensiva, para poder deducir consecuencias fructíferas respecto a su funcionamiento en relación con los demás servicios, ya que su importancia y volumen habrían de dificultar la articulación de todos ellos.

II.—INGENIEROS

a) *Servicio de material de Ingenieros.*—Se ha limitado al abastecimiento de herramienta a los batallones de Infantería que han actuado de Trabajadores y del escaso material de madera y cemento que se ha autorizado a comprar a Ingenieros.

Ya al tratar del funcionamiento de las Comandancias de Ingenieros nos

ocupamos de las dificultades que para el desarrollo este servicio se han encontrado y la solución propuesta para futuras maniobras o ejercicios.

Lo que está fuera de duda es la necesidad de organizar permanentemente los parques y la de existencia de unidades de transporte para hacer posible el funcionamiento de este servicio.

Aun siendo el tema a desarrollar uno de defensiva, poco se ha hecho de «Organización del terreno» y menos de «enmascaramiento» quizá por la falta material de tiempo para dedicarse a estos trabajos.

En este aspecto, sería conveniente dotar a las unidades de Infantería y Artillería de herramienta de explanación, de la que en la actualidad carecen; pues no podrá ser facilitada por los parques de Ingenieros, y contar con algún material de enmascaramiento, aunque no sea más que con carácter de instrucción, para armonizar y amoldar a nuestro país las normas más o menos teóricas existentes sobre tan importante cuestión.

b) *Servicio de caminos.*—Puede decirse que éste ha sido el único de los Servicios de Ingenieros que ha funcionado, a pesar de las restricciones impuestas respecto a requisita y corta de madera a inmediación de obra y pequeñez de los envíos de retaguardia (24 tablones únicamente).

Se han efectuado casi exclusivamente movimientos de tierra para habilitar los caminos carreteros del país para el rodaje de carros y camiones en unos 80 kilómetros, modificando muy someramente las pendientes y condiciones del firme de los mismos, haciéndose por tanto el tránsito con dificultad en algunos puntos.

La posibilidad de que en la mayor parte del territorio nacional existan las mismas dificultades respecto a vías de comunicación que las que han existido durante las Maniobras, hace que este servicio, en unión del de transportes, por lo que a densidad de ocupación de las tropas y características de los vehículos a emplear se refiere, adquiera importancia primordial como enseñanza de estas Maniobras.

c) *Servicio de automovilismo ligero.*—Aunque en las plantillas figuró una sección de autos ligeros afecta al Cuartel General de C. E. y determinado número de vehículos en los Divisionarios, por falta de material no se pudo contar orgánicamente con estas Unidades; únicamente existieron algunos vehículos afectos a los citados Cuarteles Generales, sobre los que pesó continuo y fatigoso servicio.

Es necesaria la existencia orgánica de estas unidades, ya que por sus características especiales precisan de un jefe que coordine su actuación, para evitar las probables inmovilizaciones por averías y aumentar, por tanto, su rendimiento.

Sólo existió en la Gran Unidad ejecutante un taller para reparación automóvil y suministro de piezas de repuesto y gomas; dió buen resultado su empleo, aunque sería conveniente que las Ds. I. contaran con medios destacados del taller de C. E. para facilitar las reparaciones ligeras y, sobre todo, para atender al suministro de piezas y gomas que, como se dice al

tratar de la actuación de esta unidad en el capítulo VIII-4.º, se hizo con dificultades por la diversidad de marcas del material auto.

d) *Servicio de abastecimiento de aguas.*—La no existencia de unidades permanentes como órganos ejecutivos de la misión de «captación, conducción, elevación y construcción de aguadas», que el Reglamento táctico de Ingenieros asigna a éstos en campaña, ha hecho necesario que sean las tropas de Zapadores las que de este cometido se encargaran, realizando los siguientes trabajos en aguadas y abrevaderos:

Dos en Manjarín, uno en Foncebadón, uno en Adiñuela, uno en Cerezal y los abrevaderos del Arroyo de las Reguerinas y otro en las inmediaciones de Manzanal.

Alguno de ellos de hormigón, como el de Adiñuela.

III.—SERVICIO DE INTENDENCIA

Por tratarse del servicio que más realidad ha tenido durante las maniobras, es del que nos ocuparemos con más extensión, ya que es también el que más enseñanzas nos proporciona.

Vamos a subdividirlo en dos partes, tratando en la primera de la organización y en la segunda del funcionamiento, con la brevedad compatible con la necesidad de poner de manifiesto errores y rectificaciones a tener en cuenta.

ORGANIZACION

Organos directivos.—El Intendente General Inspector, asumió el cargo de Jefe del Servicio en el C. E., auxiliado por el personal correspondiente.

Organos ejecutivos.— Como tales figuraban los Jefes administrativos de las Ds. I. y C. E.; un grupo de Intendencia para cada D. I. y T. y S. de C. E., con columnas de subsistencias, de la composición que figura en las instrucciones para las Maniobras.

Naturalmente, las cuartas Secciones de los Es. Ms. de C. E. y D. I. desempeñan las funciones de coordinación que les asigna el Reglamento de Grandes Unidades, contando, además del personal propio de E. M., con un representante del S. de Intendencia como agente de enlace que facilitó mucho el rápido funcionamiento del servicio.

Organización del servicio.—La organización del servicio ha correspondido a las cuatro fases en que puede considerarse subdividido el desarrollo de las maniobras, esto es: concentración, marchas para la ocupación de posiciones, organización de la defensa y dislocación.

No hemos de entrar en el detalle que la organización ha presentado en cada una de dichas fases, pues incluido en estas Memorias los gráficos de cada Servicio, en tales documentos puede encontrarse dicho detalle, siendo suficiente indicar que tal organización, en líneas generales, ha sido la misma para todas las fases, inspirada en nuestros Reglamentos, aunque adap-

tando sus prescripciones a la naturaleza especial del terreno en que el servicio tenía que desenvolverse.

Aun limitando el estudio durante las Maniobras a los Servicios a partir del C. E., la organización inicial tenía que contar con una Estación reguladora, necesaria para el total y real funcionamiento de los servicios, que se estableció en Medina del Campo, pero sin entrar en el análisis del funcionamiento de la misma.

Se designaron además tres Estaciones de abastecimiento en La Bañeza, Veguellina y Astorga, esta última con Almacén de Ejército, que respondían al criterio de facilitar el abastecimiento a las unidades durante la concentración solamente, pues posteriormente se suprimieron las dos primeras quedando Astorga como única Estación de abastecimiento para todo el C. de E.

Siempre, teniendo presente las zonas de concentración inicial de las Divisiones y T. y S. de C. E., se señalaron una serie de Centros de entrega, en cuya elección se siguió el criterio de situarles lo más próximo a los principales núcleos de tropa, con el fin de reducir al mínimo los recorridos de los Ts. Rs. En este mismo criterio se orientó la elección de los Centros de entrega durante la dislocación.

En el periodo de marchas, la modificación introducida en el tema inicial, al autorizar el avance de las unidades a medida que fuesen llegando a la zona de concentración, hasta una línea que se señaló, influyó en el Servicio, para alterar, aunque levemente, los días señalados para la apertura de los diversos Centros de entrega.

Finalmente, durante la organización defensiva de las posiciones, fué preciso multiplicar el número de tales Centros, aproximándolos a las tropas, especialmente en el sector de la D. I. 8, en el que hubo que establecer cuatro, rebasando, por tanto, los límites impuestos por el Reglamento, tanto en el número de ellos como en las distancias.

Son dos, principalmente, las razones que a ello obligaron: una, la característica, a que antes se ha aludido, del terreno montañoso en que se operaba, compartimentando en algunos sectores, que obligaba a la subdivisión de los órganos del servicio, como sucederá siempre que se opere en esta clase de terreno. Otra, la escasez de medios en los Trenes regimentales que no permitía en los Cuerpos la constitución de las Secciones de abastecimiento y distribución, necesarias para el funcionamiento normal de este Servicio una vez establecido el contacto con los órganos de Intendencia, escasez que deberá procurar corregirse en futuras Maniobras, para tener ocasión de analizar el completo funcionamiento de tales Secciones.

Estas son, a grandes rasgos, las características principales de la organización del Servicio. Veamos las dificultades con que se ha tropezado en su funcionamiento, estudiando, en primer lugar, los diversos órganos y elementos del Servicio y analizando después dicho funcionamiento.

Curso de pedidos.—El Mando, para asegurar estas peticiones, estableció dos corrientes: el curso de pedidos de las Unidades a los Es. Ms. respec-

tivos (4.ª Sección) y de los Oficiales de aprovisionamiento a los Jefes administrativos respectivos, entregando este pedido en el momento de hacerse cargo del abastecimiento diario en cada centro de entrega, atendiendo con ello a los preceptos reglamentarios y consignándolo además en la Orden de operaciones núm. 2. de C. E. (2.ª parte), apartado referente al funcionamiento del Servicio. Pues bien, ningún día ha sido posible a la 4.ª Sección de E. M. hacer, a las horas fijadas, por no enviar unos los pedidos y hacerlo otros con retraso, un resumen de raciones a abastecer el día siguiente, resumen necesario al Jefe administrativo de la Estación de abastecimiento para preparar tales abastecimientos, sin que tampoco los Jefes administrativos de las Ds. Inf. y C. E. hayan podido reunir tales resúmenes de los Cuerpos y Unidades de su G. U. respectiva o afectos a ella.

En consecuencia, se originaron entorpecimientos en la citada E. de Abto. y además, para suplir tales omisiones, fué necesario adjudicar a los Cuerpos que dejaban de cursar sus pedidos, un número de raciones, en hombres y ganado, igual a las plantillas, lo que dió lugar muchos días a la devolución de artículos con el consiguiente trastorno para el servicio y peligro de averías, principalmente en la carne, y a la necesidad, en otras ocasiones, de efectuar convoyes suplementarios, con la natural pérdida de tiempo y entorpecimiento de la circulación, sin contar con el retraso que, para las manipulaciones en la Estación de abastecimiento suponía, el desconocimiento de los elementos a cargar al día siguiente.

Raciones. Normal.—Con el fin de obtener con los medios proporcionados una variedad en las comidas, compatible con las dificultades que puedan presentarse en su confección, fueron tres las minutas de raciones normales preparadas, que dispuestas para las Maniobras del Segre, se quedaron sin ensayar y cuya composición figura en el folleto de Instrucciones para estas Maniobras, pág. 92.

Estas raciones se prepararon sobre la base de la constitución que impone el artículo 46 del R. S. I. C. con la variante de suministrar el pan en dos raciones para mayor facilidad de distribución en ambas comidas.

De las tres raciones, la núm. 1 resultaba monótona por sus componentes, judías blancas y pintas, y, previo informe del Intendente, se suprimió su suministro. La núm. 2 tampoco fué muy del gusto de la tropa, especialmente por los fideos, y quedó la 3, como la más completa, si bien resultó como todas, escasa en su composición. Esto puede obedecer a que, en efecto, sea preciso aumentar la proporción de artículos o bien, a que los Cuerpos por dificultades de adquisición no han podido obtener todo el rendimiento posible de los 40 céntimos que administraron directamente. También puede ocurrir, que la ración resulte algo escasa por la novedad, que la empleada ofrece, de la sustitución de 50 grs. de carne y 25 de azúcar por 50 grs. de leche condensada, sustitución que, al menos desde el punto de vista económico es algo desproporcionada.

De todos modos, sería conveniente el estudio para futuras maniobras de otras raciones, más fuertes en su composición, ya que el trabajo intenso

a que se encuentra el soldado sometido en tal período y las mayores penalidades que tiene que sufrir aconsejan un cuidado exquisito en las comidas.

Facilitaría mucho el S. de Abastecimiento el estudio de un empaque para el transporte de raciones normales en número aproximado para unos 100 hombres, disminuyendo con ello las dificultades para la carga en la E. de Abto., y para el abastecimiento en los Centros de entrega.

De previsión.—La ración normal o de previsión, de personal y ganado, debían tenerla ya los Cuerpos desde su salida de sus guarniciones, con el fin de que estuviese en su poder el mayor número de días para deducir enseñanzas. Sin embargo, a algunos Cuerpos fué preciso entregárselas en las Estaciones de abastecimiento, dificultando la gestión en las mismas por la escasez de personal de que disponían y esto fué debido a los entorpecimientos en el transporte de material de que se habla en otro capítulo.

Fué ordenado el consumo de esta ración en los días designados para la concentración y en los lugares señalados para la revista; y su composición parece resulta completa y nutritiva, debiendo estudiarse, sin embargo, un envase que la haga más manejable para su transporte.

De reserva.—Se prevenía en el Folleto de las Maniobras, que los Cuerpos, en el primer suministro, debían extraer dos raciones, una sin pan ni carne, para dar lugar a la rotación de las secciones de abastecimiento y distribución, teniendo además en su poder esa ración, como de reserva para cumplimentar lo prevenido en nuestros reglamentos y para facilitar el abastecimiento el día que se consumiese dicha ración, ya que sólo habría que efectuar el suministro de pan y carne.

Sin embargo, algunos cuerpos no cumplimentaron lo prevenido, entorpeciendo, por lo tanto, el abastecimiento del último día, restando elementos de transporte necesario para otros servicios. Claro que la justificación de tal incumplimiento puede achacarse a la escasez de medios de transporte de las Unidades a que se hace referencia anteriormente.

Panadería.—Hubo dificultades en los primeros días para el suministro de raciones de pan, por haber llegado las fuerzas antes, o simultáneamente, que las Secciones de Panadería de las columnas de subsistencia, dificultad que fué vencida recurriendo a la industria particular pero que convendría tener presente para lo sucesivo.

Posteriormente funcionaron bien los hornos instalados obteniendo pan de buena presentación y excelentes cualidades, especialmente al funcionar el Grupo de amasadora sobre remolque, ensayado en estas maniobras, compuesto de amasadora, cilindros y motor instalados en una tienda masadería de 100 m², en la que también se instalaron cuatro dobles hornos de campaña, permitiendo mayor descanso al personal de las Secciones de panadería y siendo suficiente el trabajo durante dieciséis horas.

Se ha visto la conveniencia de subordinar el número de hornos al de hombres a suministrar en una proporción mínima de un doble horno por cada dos mil hombres, con el personal necesario a tres turnos diarios, por lo que conviene emplear obreros filiados especializados, ya que el soldado,

por su rápido paso por filas, no puede recibir la conveniente instrucción técnica.

Estaciones de abastecimiento.—Han funcionado las tres estaciones de abastecimiento de Veguellina, La Bañeza y Astorga, durante el periodo de concentración y solamente la de Astorga en el resto de las maniobras, con normalidad, salvo algunas dificultades que vamos a poner de manifiesto:

Por ordenarse el avance de las Unidades a medida que llegaban, los depósitos de víveres de las estaciones de Veguellina y La Bañeza no fueron consumidos por las tropas en su corta estancia en estas, teniendo que ser retirados con posterioridad para su oportuno empleo.

Otra de las dificultades con que se ha tropezado en la Estación de abastecimiento de Astorga ha sido debida a la acumulación de material y a falta de medios de transporte en los primeros días que hubieron de contratarse con la industria particular, realizándose los primeros acarreos con lentitud y dificultando o imposibilitando la rapidez con que hubieron de realizarse las entregas y remesas a los Cuerpos, la formalización administrativa.

Otra de las causas de esa acumulación de material es el haber llegado con retraso numerosas remesas del mismo que, en su mayoría, debieron recibir los Cuerpos antes de salir de sus guarniciones; tal sucedió, por ejemplo, con las tiendas individuales y con las raciones de previsión, dificultándose la gestión en la Estación, ya que en la propuesta de personal para la misma, no se tuvo en cuenta este servicio de recepción y entrega de material de campamento y raciones de previsión.

Fué preciso además nombrar un jefe para la administración del servicio de transportes militares ya que el número de éstos lo exigía, así como la acumulación de material (que como las tiendas cónicas se pidieron extraordinariamente, ante la escasez de individuales y en previsión de temporal de lluvias) que no fué necesaria su utilización.

Es oportuno hacer aquí presente que dispuesto el acantonamiento y vivac en las distintas zonas de estacionamiento de las tropas, no se había previsto el servicio de acuartelamiento pero la realidad creó situaciones de hecho que obligaron a alojar en el Cuartel de Santocildes tropas a las que, por carecer de utensilio, hubo de suministrársele paja de descanso, atención para la que no se consignó crédito en el presupuesto de Maniobras.

Grupo parque de ganado.—Trabajaron con intensidad pero demostrando falta de entrenamiento en los equipos de carnización y escasez de personal.

Grupos de explotación.—Se demostraron insuficientes en personal y medios de transporte, dada su múltiple labor y obligada movilidad.

Funcionamiento del servicio.—Para la ejecución del servicio, se disponía de las compañías automóvil y montadas de cada uno de los grupos de Intendencia, de una Compañía de montaña de Intendencia y de los Trenes de Cuerpo. Respecto de los Trenes de Cuerpo se vió desde el primer momento que el material era inadecuado para la zona en que se operaba; los pesados carros de dos ejes absorben la potencia de tracción del tiro y

dan un rendimiento escasísimo; es preciso reforzar los tiros, a expensas de la detención del resto del convoy; hay que tener en cuenta la enorme cantidad y elementos que se conducen en tales carros, aconsejando esto la conveniencia de reglamentar rígidamente lo que deben cargar. Era preciso recurrir a las cargas a lomo, como ya se había previsto en las instrucciones para las Maniobras; pero, de todos modos, los medios disponibles resultaban insuficientes para el juego regular de las Secciones de abastecimiento y distribución.

Para suplir, en parte, estas deficiencias, el Mando distribuyó entre las dos Divisiones ejecutantes la Compañía de montaña de Intendencia, asignando dos secciones a la D. I. 7, con mayor zona montañosa, y la otra sección a la D. I. 8; pero, repetimos, sin llenar por ello las necesidades de las citadas Divisiones, siendo oportuno hacer constar que la Compañía de montaña ha tropezado con algunas dificultades en las marchas, por lo difícil de los caminos que tenía que recorrer, y, sobre todo, por no tener sus tropas ni el ganado entrenados en verdaderas marchas de montaña.

Quedaban, por lo tanto, para la ejecución del Servicio, las Compañías automóvil y las montadas de Intendencia. Estas últimas, análogamente a lo que sucedía con los carros regimentales, no eran muy apropiadas para el servicio en los caminos de la zona, pues aun acondicionado para el tránsito hipomóvil y automóvil (con media carga), las pendientes en algunos sectores eran excesivas, y, además, el estado de los caminos no aconsejaba el empleo de los medios hipo, sino el de los auto.

Por lo tanto, siempre que fué posible se prescindió de la utilización de las Compañías montadas, caras de sostener, con material anticuado y de escaso rendimiento, habiendo permanecido inactivas durante casi todo el período de las maniobras.

En definitiva, se contaba para la ejecución del Servicio con las tres Compañías automóvil de los tres Grupos de Intendencia, bien dotadas de material, que fueron manejadas por el Mando, descentralizando el Servicio por Divisiones y C. E. durante la concentración, marchas y dislocación, dejando a cada G. U. el libre uso de sus medios de transporte, y viéndose precisado el Mando a centralizar el empleo de estas compañías auto en el período de organización defensiva de la posición, con el fin de procurar la economía de medios y disponer siempre de elementos de transporte auto, para atender a los múltiples transportes ajenos a los Servicios de Intendencia, que hubieron de realizarse con estos elementos, por carecer de Unidad a propósito para ello, y de los que habla en el apartado de transportes y circulación.

En resumen, el Servicio entre la Estación de abastecimiento y los Centros de entrega se hizo por las Compañías auto de Intendencia, recorriendo para ello en algunas zonas pistas habilitadas para esa circulación con los elementos a media carga; y aunque el material, por el trabajo intensivo a que se vió sometido, sufrió mucho, especialmente los bandajes, es oportuno hacer resaltar que el Servicio se realizó a diario con el mayor

entusiasmo, y superando hábilmente los ejecutantes las dificultades que se les presentaban, para el mejor cumplimiento del Servicio.

Quedó patentizado que esas dificultades fueron debidas principalmente a la falta de material adecuado para terrenos montañosos, y también se demostró que este material debe estar compuesto por tracción automóvil hasta donde sea posible, y transporte a lomo en el resto.

De acuerdo con este criterio, podrían las compañías auto de Intendencia disponer de camionetas de una y dos toneladas por partes iguales o en la proporción que se estimase, destinando las primeras a los recorridos por caminos y carreteras secundarias y la segunda al servicio de carreteras.

Análogamente sería conveniente estudiar el aumento del número de compañías de montaña con efectivos nutridos que pudieran llegar a 200 ó 250 cargas por compañía y un cierto número de carros de montaña de un solo eje, si acaso de 500 Kg. de carga útil, con bastes universales, carros que pueden subir por casi todos los caminos, apartándoles a un lado cuando no pudiesen continuar, utilizando entonces el ganado de tiro embastado. Este aumento de unidades de montaña pudiera compensarse con la supresión total de las Compañías montadas.

Asimismo, deberá estudiarse la composición de los trenes de Cuerpo, con el fin de que dispongan de ganado y bastes en cantidad suficiente para, llegado el momento, poder transformar la tracción hipomóvil en transporte a lomo, para atender a las necesidades de la Unidad.

El contacto en los centros de entrega entre las unidades del Servicio de Intendencia y los trenes de Cuerpo, es una de las operaciones más importantes y que en la práctica se ha realizado con mayores deficiencias, consecuencia acaso de no haber dado los Oficiales de aprovisionamiento la debida importancia a su misión. No se han presentado en ocasiones a la hora fijada, teniendo que esperar los convoyes en los citados Centros un tiempo indebido, en perjuicio de la circulación. En otras ocasiones, el retraso fué de los convoyes por las dificultades a que antes se ha hecho referencia. Es preciso, además, que el Servicio de Intendencia lleve a tales Centros su carga perfectamente clasificada para facilitar la entrega y aligerar las formalidades, causa no pocas veces de discusiones y retrasos en perjuicio del Servicio.

Servicio de caudales.—Casi ningún Cuerpo ha cumplimentado las instrucciones dictadas para la contabilidad. Los pedidos no llegaron a tiempo y algunos no se recibieron. Los pagos no se han podido hacer con las formalidades preceptuadas. Esto tal vez pudiera corregirse estudiando para maniobras y ejercicios un sistema de administración más sencillo y elástico.

Gasolina y grasas.—No se han cumplimentado con exactitud las normas dictadas para este Servicio en el folleto de Instrucciones para las Maniobras (pág. 93) y en las Instrucciones complementarias para el abastecimiento, publicadas por esta Dirección en fecha 13 de septiembre.

Parece ser que razones de urgencia han dificultado su cumplimiento, no entregando en ocasiones los vales correspondientes firmados por la Jefa-

tura Administrativa y sustituyendo, a veces, por vales provisionales los reglamentarios, sin cargarla después y entregando otras veces los vales que no correspondían.

Tal vez sea conveniente organizar el servicio con depósitos sobre ruedas en grupos de tanques de uno y dos metros cúbicos de capacidad que pueden depender de la J. de A. y surtir los C. de entrega.

Por la cantidad consumida en estas Maniobras se calcula que cada Gr. de Int. puede atender a este Servicio con un Grupo de seis tanques, tres de cada tipo y con dispositivo para transvasar de uno a otro conforme lo aconsejen las necesidades.

IV.—ABASTECIMIENTO DE AGUAS

a) *Organización.*—Con arreglo a las instrucciones dictadas por el Estado Mayor Central, se ha ensayado por primera vez este servicio, dividiendo los órganos del mismo en directivos y ejecutivos.

No especificándose con claridad cuáles habían de ser los segundos, se dispuso por la Dirección de Maniobras se afectasen diez auto-aljibes para atender a las necesidades que habían de surgir.

Los recursos hídricos de la zona de maniobras son escasos, en general, aunque no faltaron en absoluto en ningún lado, existiendo lugares como Andiñuela, Val de San Román y Val de San Lorenzo, que son de gran riqueza hídrica; el problema, pues, ha sido más bien de transporte.

b) *Funcionamiento.*—Por tratarse de un servicio nuevo, no podían buscarse en los Reglamentos las normas para su desarrollo. Pero ni en éstos, ni en las instrucciones del Estado Mayor Central, ni en la literatura profesional, se encontraron normas aprovechables, siendo, por tanto, forzoso ponerse en la realidad, tratar de conocer las necesidades y luego satisfacerlas.

Tres servicios intervienen en cuanto a abastecimiento de aguas se refiere: Ingenieros, respecto a alumbramiento y captación; Sanidad, respecto a análisis y depuración e Intendencia, respecto a transporte. Es necesario, pues, un órgano coordinador de estas actividades.

A nuestro juicio, es la 4.^a Sección, o, a lo más, un negociado especializado dentro de ella, a quien incumbe esta misión, pues, por su relación diaria con las tropas, ha de saber en cada momento las necesidades de ellas y los recursos hídricos de la región en que actúen, siendo la diferencia entre ambos factores a la que el Mando ha de prestar atención con los medios del Servicio, siguiendo normas análogas a las de los demás de abastecimiento.

Este, como los demás, basa su funcionamiento en la previsión, lo que permitirá ordenar a Ingenieros estudios en zonas amplias para efectuar captaciones, conducción y almacenamiento en donde sea necesario, previos los estudios del servicio de Estado Mayor y los análisis y operaciones que Sanidad (Farmacia) aconseje.

Otra razón, que aconseja sea la 4.^a Sección el órgano coordinador de

este servicio, es la cuestión del transporte, en la cual pueden ser necesarios los medios de esta clase de los demás servicios, en cuyo caso es ella la que, sin pérdida de tiempo, dará la oportuna orden para su empleo.

En cuanto a *Medios* es preciso dotar al Servicio de Sanidad de los Cuerpos, de cajas de análisis abreviados, por lo menos para determinar al grado de potabilidad de las aguas. Los de transporte son variables en cada caso, pues aparte de los medios de las unidades fueron necesarios en las Maniobras 6 auto-aljibes de 2 toneladas para circular por carretera y otros 6 de una tonelada para caminos carreteros, con lo que se pudiera haber satisfecho las necesidades de algunos Cuerpos (caso de Cerezales).

Creemos, por tanto, que debe haber una reserva general con elementos suficientes para atender a las contingencias del servicio.

Estos medios deben ser de dos capacidades (2 y 1 toneladas) y buscarse un tipo único (aparte de la capacidad) e ir dotados todos los coches de bombas de mano aspirante-impelentes y dispositivos para el transvase de agua de unos tanques a otros.

Una de las mayores dificultades observadas fué la distribución de agua en Astorga (cuartel Santocildes), en que el poco cuidado de las tropas hizo que fueran insuficientes los 80 m³ del depósito existente, cuando en realidad con 60 m³ hubiera bastado.

Esto hace pensar en la necesidad de que se preste por las unidades la suficiente atención a la vigilancia en el consumo de líquido que, en general, no sobraré.

V.—SERVICIO DE SANIDAD

Siguiendo la norma trazada en el Servicio de Intendencia, se subdividirá su estudio en dos partes: organización y funcionamiento.

ORGANIZACION

Organos directivos.—El Inspector Médico de la 3.^a Inspección, con el cargo de Jefe del Servicio en el C. de E., auxiliado por el personal correspondiente.

Organos ejecutivos.—Tres Grupos de Sanidad, dos con el carácter de divisionarios y otro como de C. E., con la organización indicada en el folleto de Instrucciones para las Maniobras.

Material de evacuación.—Ninguno de los tres Grupos ha concurrido a las Maniobras con el material y ganado de plantilla; los tres asistieron sin los tanques de gasolina correspondientes; al Grupo de C. E. le faltó además el tanque de agua, que es imprescindible, y a los grupos divisionarios siete ambulancias auto a uno y una al otro.

Respecto al material hipomóvil, coches Löhner, se trata de un material muy antiguo, que lleva muchos años prestando servicio; se ha demostrado una vez más su escaso rendimiento; lo poco práctico por la lentitud, pesadez y facilidad con que se inutiliza, constituye una rémora para el

movimiento de los grupos divisionarios, siendo conveniente su sustitución por camionetas de poco peso, ambulancias auto del último modelo, en beneficio de la rapidez en las evacuaciones, comodidad de los heridos y enfermos y mayor rendimiento del servicio. El mayor gasto, a que tal sustitución obligara, podría compensarse, en parte, con el ahorro que supone la supresión del ganado de tiro, piensos, herradores, etc.

Hubiera sido asimismo necesario que, los Grupos de Sanidad hubiesen asistido a las Maniobras con la organización de pie de guerra, en cuyo caso se hubiera dispuesto de elementos de evacuación a lomo. La carencia de tales medios en la zona montañosa, en que las Maniobras se han desarrollado, ha obligado a utilizar los coches Löhner, y aún las Ambulancias auto, por caminos inadecuados para estos vehículos, tropezando además los Cuerpos con grandes dificultades para evacuar sus bajas hasta los puntos de concentración señalados.

Sería conveniente el ensayo, en las tropas de Sanidad, de la camilla rodada, al parecer de gran utilidad en otros Ejércitos, ensayo que nos indicaría la conveniencia o no de dotar tal elemento de evacuación a los grupos divisionarios.

Material de hospitalización.—Ha faltado el elemento esencial de hospitalización característico del servicio en el escalón C. de E., esto es, el Hospital de Campaña. La falta se trató de suplir dando misión de hospitalización a los elementos para puestos de socorro del Grupo de C. E., que naturalmente resultaban insuficientes por ser escasos los elementos de que disponen.

También y en mayor medida se utilizó, como elemento de hospitalización, el Hospital Civil de Astorga.

Es oportuno hacer una mención especial del servicio prestado por este Hospital Civil durante todo el período de Maniobras, rivalizando en celo e interés para atender a los enfermos, tanto el personal facultativo civil, como las Hermanas de la Caridad y el personal subalterno.

Sería conveniente, sin embargo, para sucesivas Maniobras, la asistencia a ellas de los distintos órganos del Servicio, ya que el objeto de los mismos es la práctica de nuestros Reglamentos en todos sus aspectos; y uno de ellos, y por cierto bien interesante, es la de ejecución de las misiones de las formaciones sanitarias en los distintos escalones, que naturalmente no pueden practicarse si se prescinde de tales formaciones.

Además, la falta del Hospital de Campaña y la misión de hospitalización que, en consecuencia, tenía que desempeñar el Grupo de C. de E., llevaba consigo dificultades para la alimentación y socorro de los evacuados, por la escasez de elementos en el citado Grupo y por no tener asignado en los primeros momentos Oficial administrativo que se encargase de aquellas funciones. Es cierto que en el folleto de Instrucciones para las Maniobras se encarga de la alimentación de los evacuados a los Jefes administrativos de las estaciones de abastecimiento, pero el excesivo trabajo que sobre ellos pesaba y la necesidad de atender también a la entrega de los socorros en me-

tático, aconsejó el nombramiento de un oficial de Intendencia, afecto al Puesto de socorro de C. de E., encargado en la gestión administrativa.

Este Puesto de socorro, con misión de hospitalización, se pensó en principio que debía instalarse en la Estación de evacuación de Astorga, lo que no se hizo por no encontrar lugar adecuado para ello y aunque se hubiera podido instalar en alguna plazuela inmediata, para no perturbar la vida civil y evitar el contacto con la población, se buscó otro lugar más aislado en las proximidades de la bifurcación de las carreteras Astorga-Coruña y Astorga-Foncebadón, líneas de evacuación de las dos Divisiones. Se habilitó además un coche de viajeros de ferrocarril, en la misma estación, para atender a los enfermos en el momento de la evacuación.

Dispuesto en las Instrucciones el establecimiento de otro puesto de socorro en la estación de La Bañeza y ordenado así al Jefe de Sanidad de C. E., no pudo llegar a establecerse en el tiempo previsto (19 de septiembre) por haber prohibido el Mando de la 7.ª División la salida anticipada del personal con el material necesario para ello, a fin de evitar devengo de dietas, superior al señalado para la generalidad de los que intervenían en las Maniobras. Este retraso fué suplido con los elementos civiles de aquel punto.

La organización del servicio no pudo ajustarse a las fases que caracterizaron el desarrollo de las Maniobras, porque refundidas en una sola «Concentración» y «Marchas», los elementos sanitarios de evacuación empezaron a llegar a la zona muy retrasados, respecto a todas las Unidades, con la consecuencia a que luego se hace referencia al tratar del funcionamiento.

En los otros dos períodos, organización defensiva y dislocación, presidió criterio de centralización de medios, durante la «Organización defensiva» y descentralización, durante la «Dislocación».

La centralización se justifica esencialmente por la escasez de medios, consecuencia de no presentarse los grupos con su material al completo, y por la necesidad de atender el C. de E., no sólo a la evacuación de las propias fuerzas, sino también a la del Bando enemigo; era preciso, por lo tanto, la economía de medios que se conseguía con esa centralización, apoyándola además en la autorización que concede el Reglamento de Svs. de R., (número 316).

Centralizados, por tanto, los medios en el Mando del C. E., el Jefe de Sanidad dispuso el servicio enviando diariamente un cierto número de ambulancias auto por cada una de las zonas divisionarias, a hacerse cargo de los enfermos o heridos en los puntos señalados por el Mando, que eran los marcados como Centros de entrega de víveres, con el fin de que pudiesen utilizar los medios regimentales para la evacuación hasta tales centros. Además, y para mayor comodidad de los evacuables, el servicio no se limitaba a horas determinadas sino que se mantenía diariamente hasta las 18 horas, llegando incluso a realizarse algunos servicios nocturnos.

Durante el período de dislocación, se les restituyen los medios a las divisiones, pues se aproximaron a las estaciones señaladas para la evacuación y disminuyeron al mismo tiempo los servicios de C. E., por lo que desaparecían las razones que aconsejaron la centralización.

FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO

Durante el período de «concentración» y primeras «marchas», faltaron totalmente los medios de evacuación sanitarios por el motivo antes indicado y hubo de recurrirse para efectuarla a los camiones del servicio de Intendencia que regresaban vacíos de los Centros de entrega; y aunque, prevista en el folleto de Instrucciones para las Maniobras (pág. 114), esta utilización, hay que poner de relieve la conveniencia de evitar que esto tenga que efectuarse por lo antihigiénico que resulta la evacuación en vehículos de transporte de víveres.

Las dificultades fueron aún mayores para las fuerzas de Bembibre y Ponferrada, ya que no se les había señalado estación de evacuación y el transporte hasta la de Astorga resultaba penoso en los citados camiones.

El funcionamiento del servicio durante el período de «organización de la posición defensiva», se efectuó normalmente, aunque con alguna deficiencia, consecuencia de la falta de comunicación por las Divisiones al Jefe de Sanidad de C. de E. de sus necesidades, dando lugar a viajes de las ambulancias auto innecesarios en unas ocasiones e insuficientes en otras.

Parece que, como consecuencia de la centralización del servicio a que antes se ha hecho referencia, no han podido desarrollar los Puestos de Socorro divisionarios el control de todas las bajas evacuadas, y esto podrá achacarse a deficiencia de las Instrucciones técnicas, pero no a tal centralización que no era óbice, ni mucho menos, para que los evacuados diariamente pasasen por aquellos puestos para el citado control.

La evacuación se ha visto entorpecida y retrasada por la falta de medios de evacuación en montaña y por la imposibilidad de sustituirlos en determinados caminos por los vehículos hipomóviles.

La evacuación desde el Puesto de socorro y hospitalización de Astorga, se hizo sobre los Hospitales de Valladolid y La Coruña en los trenes mixtos designados en la orden de operaciones.

Ante la necesidad de no poder ser evacuadas las bajas, yendo los individuos con solo su primera puesta dado lo avanzado de la estación, fué necesario autorizar el ingreso y evacuación con prenda de abrigo.

Equipo quirúrgico.—Es necesario que los equipos quirúrgicos acompañen a cada División al movilizarse, pero dotados de material transportable y de personal suficiente, ya que en ocasiones se verá precisado a actuar en puntos donde no encuentre otros elementos que los que él posea.

Higiene.—En el abastecimiento de aguas, la parte correspondiente a análisis, tuvo la deficiencia inherente a un servicio que se ensayaba por primera vez.

El estudio referente a la potabilidad de las aguas, es necesario que, por su importancia y transcendencia, sea realizado con la debida antela-

ción para evitar el riesgo de que sean utilizadas para bebida aguas que, por análisis posterior, se demuestre no reúnen condiciones de potabilidad.

El análisis químico, practicado en diferentes aguas de la zona, debiera haberse extendido al mayor número posible de fuentes, manantiales, etc., no sólo para descubrir la existencia de gérmenes patógenos que de manera fortuita pudieran hallarse en el agua, sino también gérmenes que intencionadamente pudiesen contaminarla y a este fin sería conveniente el ensayo por los Grupos de Sanidad de un furgón laboratorio de análisis que permita el fácil y rápido transporte donde las necesidades de investigación lo hagan preciso.

Para terminar, es conveniente poner de relieve el exiguo número de enfermos habidos durante las Maniobras, 248, si lo comparamos con los 20.000 hombres que en ellas han intervenido, teniendo en cuenta que el cálculo normal es del 2 por 1.000 al día, que durante los 10 de maniobras hacen 400.

VI.—FARMACIA

a) *Organización.*—Estando sin reglamentar este servicio y careciendo de elementos para su funcionamiento, ha asistido a Maniobras yuxtapuesto al de Sanidad, y teniendo a su cargo los furgones mixtos de cirugía y farmacia, potabilizadoras y autos de desinfección.

Por no ser necesarios en los Grupos Divisionarios y de C. E. de Sanidad los furgones dietéticos, se habilitaron para el transporte, en cajas, de los medicamentos de mayor consumo, como inyectables, cura antiséptica y desinfectantes.

Afectos al Director y Jefes del Servicio de abastecimiento de aguas, actuaron los farmacéuticos de los grupos de Sanidad de C. E. y Divisiones en el análisis químico de las aguas de algunos manantiales.

El escalonamiento en profundidad del servicio fué a base de dos estaciones avanzadas en Astorga y La Bañeza, la intermedia de Medina del Campo, y, como escalón central, la Farmacia Militar de la 7.^a División en Valladolid.

Posteriormente se trasladó a Santa Colomba la de La Bañeza.

b) *Funcionamiento.*—Por la corta duración de las Maniobras y la previsión que en su repuesto de medicamentos tuvieron los distintos Cuerpos y Unidades, puede decirse que no tuvo que actuar este servicio.

c) *Enseñanzas.*—Se refieren casi exclusivamente a organización, ya que como hemos dicho este servicio no ha funcionado más que ligeramente.

No ha figurado entre sus elementos el Furgón Auto de Dispensación que Farmacia posee, utilizándose, en cambio, los furgones mixtos de cirugía y farmacia que por su escasa movilidad, insuficiente capacidad y desusada dotación no son aceptables.

A nuestro juicio, no hay razón para que Farmacia constituya un servicio independiente por su íntima relación con el de Sanidad.

En todos los escalones, el Jefe de este servicio podría figurar en la

Secretaría de los Servicios Médicos; y los oficiales veterinarios, en la Sección de Farmacia y Laboratorio, que podrían formar parte de los grupos de Sanidad divisionarios y de C. E. Procedimiento éste que, contando con elementos de transporte y laboratorio, puede ser eficaz en cuanto a desinfección, depuración y análisis químico y toxicológico, así como dispensación y abastecimiento, pero dentro del funcionamiento general de la Sanidad Militar a que pertenece.

VII.—VETERINARIA.

ORGANIZACION

Servicio Regimental.—Funcionaron puestos de socorro de unidad más el de la estación de evacuación y se establecieron enfermerías regimientales.

Sección móvil de evacuación.—Han actuado tres, una por D. I. y otra para tropas y servicios de C. E.

Las dos primeras no han podido llenar cumplidamente su cometido por carecer del elemento básico de su actuación: el camión-ambulancia de evacuación.

Tampoco han dispuesto estas Secciones de tiendas-hospitales para el ganado enfermo que ha tenido que vivir sometido a las influencias atmosféricas.

El furgón mixto de cirugía y farmacia, único elemento sanitario que han llevado, era de medicina humana por lo que prácticamente ha sido inservible y su dotación más cara que si fuera para Veterinaria.

Como enseñanza para futuras maniobras sería conveniente la asignación, al menos a una Sección Móvil, de material de protección contra gases.

También se ha notado la carencia de abrevaderos plegables, en donde poder dar agua a los enfermos, y la falta de un carro o auto-aljibe para atender a las necesidades hídricas de la enfermería.

Finalmente, es conveniente que las Secciones dispongan normalmente del material de dotación correspondiente para poder realizar la instrucción y el entrenamiento debidos.

El personal se ha demostrado es insuficiente para atender debidamente al servicio.

Hospitales de evacuación.—Se organizaron dos, en Valladolid y La Coruña respectivamente.

FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO

La evacuación se ha realizado con el único camión-ambulancia de que dispuso la Sección de C. E., prestando un servicio excelente, pues la mayor parte de las bajas evacuadas no pudieron hacerlo por su pie a pesar de lo cual fué incompleto y desde luego excesivo.

Al no disponer las Secciones Divisionarias de tal medio de evacuación,

han visto limitado su papel a servir de enlace y centro hospitalario entre aquellos Cuerpos que, dada su proximidad, podían enviar a dichas Secciones el ganado enfermo por su pie y la Sección de C. E.

Como resultado de todo esto, se demuestra la conveniencia de que las Secciones Móviles de Evacuación sean dotadas, en sucesivos ejercicios, del material reglamentario asignado por orden circular de 24 de septiembre de 1932 (D. O. núm. 238) y 24 de septiembre de 1934 (D. O. núm. 224).

El funcionamiento de los hospitales de evacuación, a los que se hacían los envíos en los trenes señalados en la orden de operaciones, ha hecho que el número de bajas haya sido inferior a las pérdidas definitivas habidas en situaciones análogas, cuando los enfermos no eran evacuados y no podían recibir, por tanto, el tratamiento adecuado.

Estado Sanitario.—Ha sido tan satisfactorio que no alcanza el índice de morbilidad normal en guarnición, obediendo ésto seguramente al entrenamiento efectuado durante el período preparatorio y al estricto cumplimiento de las Instrucciones dictadas. No obstante, la existencia en algunas unidades de nuestro Ejército del muermo con carácter endémico, las prohibiciones impuestas por nuestra vigente ley de Epizootias sobre el traslado del ganado enfermo, y del que con él convive, y la gravedad del problema que plantearía en una campaña o maniobra la aparición de tal enfermedad aconseja hacer hincapié sobre las medidas preventivas que deben adoptarse para evitarlo.

En las pasadas Maniobras esta enfermedad no ha llegado a constituir un serio peligro, aunque en su preparación ha planteado algunas dificultades, como la no asistencia del ganado de la Artillería del bando azul (substituído por el de otras unidades) y la asistencia con efectivos muy reducidos de alguna unidad de Artillería de la 8.ª División.

Ya durante la realización de ellas, la energía y decisión con que se procedió, tan pronto existieron sospechas de que el problema pudiera plantearse, descartó la posibilidad de su extensión.

Es conveniente, por lo tanto, insistir en la necesidad, para futuras Maniobras, de disponer antes de iniciar el período preparatorio la maleinización de ganado que haya de tomar parte en ellas perteneciente a unidades donde se hubiera presentado casos positivos de muermo; y si el resultado de la prueba demostraba la existencia de dicha enfermedad, se prohibiría que tomaran parte los Cuerpos afectados.

Reconocimiento de carne y substancias alimenticias.—Se efectuó diariamente, en el matadero municipal, del ganado destinado al consumo de la fuerza y en el almacén de víveres de las demás substancias alimenticias.

Para evitar las prematuras alteraciones que se han producido en carnes y embutidos, debería dotarse al servicio de equipos cárnicos frigoríficos.

Alimentación del ganado.—Para procurar la máxima conservación y rendimiento del ganado caballar, debe servir de base el aumento en 500

gramos de cebada de la ración en período de Maniobras, que podría ser compensado con la disminución de igual cantidad al mulo por su mayor sobriedad.

Es conveniente la adopción de un modelo de pesebrera de lona, con lo que se facilitaría el consumo de piensos.

La galleta pienso, de excelente valor nutritivo, fué consumida incompletamente por el ganado, tal vez por falta de costumbre; parece pues lógico que, en el período preparatorio, se dedique a este asunto la importancia que merece.

Depósitos de remonta.—Al no existir en los Cuerpos ganado de respeto para completar las bajas naturales, ni estar organizados los depósitos de remonta, se ha notado cierta resistencia en las unidades a evacuar el ganado (recuperable de tratarse a tiempo) que necesitan para el cumplimiento de sus misiones. Es conveniente, pues, la constitución de tales organismos, si no con efectivos que marca el reglamento, con otros más reducidos para evitar las bajas definitivas que así se producen.

Enterramientos.—Debe exigirse de un modo inflexible el cumplimiento de las instrucciones dictadas sobre esta cuestión para evitar peligros para la salud pública.

VIII.—TRANSPORTES Y CIRCULAICON

a) TRANSPORTES.

La inexistencia en las Grandes Unidades de elementos que con carácter permanente se dediquen a esta misión, ha hecho necesario el empleo de las unidades auto e hipo de Intendencia incluso en cometidos como:

- Refuerzo de los trenes regimentales.
- Transmisión de órdenes del Mando.
- Transportes de personal.
- Transportes de atalajes e impedimenta de unidades.
- Servicio de oficiales del Cuartel General y Servicio de Arbitraje.
- Transporte de materiales de construcción, y
- Evacuación de enfermos, que no le son peculiares.

Si durante las Maniobras esto no ha tenido gran trascendencia, por no haber asistido las unidades al completo y no haberse desarrollado todos los servicios con la intensidad debida, hay que remediarlo para cuando se opere en la realidad, asignando unidades de transporte a las Grandes Unidades por no disminuir el rendimiento de las que a otra misión se dedican.

Se ha patentizado asimismo la necesidad de algunos ómnibus para transporte de la oficialidad, especialmente para el Servicio de Arbitraje, por el gran número de oficiales que lo componen y la escasez de medios de transporte con que en general contarán.

Cabe, pues, deducir como enseñanza principal de estas Maniobras la ineficacia de los medios hipo que en la actualidad poseen todos los servicios.

La necesidad de aprovechar al máximo la poco extensa red de caminos que en casi todas las regiones tiene nuestro país, obliga, a nuestro juicio, al empleo de la tracción auto como sustitución de los medios hipo de los servicios (caros y de poco rendimiento), sin olvidar que los progresos de la industria automóvil permiten que éstos lleguen en la mayoría de los casos hasta donde puedan llegar nuestros carros reglamentarios.

Cosa comprobada en las Maniobras, pues se dió el caso original de que, aun tratándose de unidades que se movían en terreno de montaña y con pocos y malos caminos, pidieran camionetas ligeras mejor que carros (que además venían a complicar más la cuestión de abastecimientos).

Queda todavía el problema de los órganos de contacto entre los distintos Servicios y los Cuerpos. A nuestro entender, esto se resuelve con elementos de montaña, o sea, cargas a lomo y carros ligeros de un eje, es decir: aplicar el criterio sancionado por la práctica en otros países de análoga estructura al nuestro, de emplear el auto hasta donde sea posible y después el mulo.

Concretaremos nuestro criterio sobre las distintas unidades:

1.º Trenes regimentales.

Infantería-Zapadores.—Hay que desechar los actuales carros de compañía por su mucho peso, poca capacidad y ninguna estabilidad para la marcha por camino.

Suprimir la tracción por una sola pareja mientras no se modifique el material.

Asignar un par de camionetas por Cuerpo, además de la que tienen en la actualidad.

Estudiar un tipo de carro de un solo eje y tracción en reata de unos 500 kilos de carga útil y asignar el número que se considere necesario.

Tratar, por todos los medios, de que los trenes regimentales funcionen como tales, con sus dos secciones de abastecimiento y distribución diarias, pues de lo contrario es imposible el mecanismo de los servicios de mantenimiento.

Caballería y unidades montadas.—Motorización de los trenes regimentales, conservando los carros de escuadrón o batería como órganos de contacto con las tropas.

2.º Parques de Artillería e Ingenieros.

Es acertada la organización actual en dos escalones, uno pesado y otro ligero.

Los elementos de contacto (columnas de municiones y compañías parque) deben tener vehículos iguales a los segundos escalones de las unidades.

Respecto a los escalones ligeros, deben motorizarse en parte con vehículos auto, ligeros.

3.º Servicios.

Es preciso tener en cuenta lo siguiente:

Supresión de la actual tracción hipo, sustituyéndola por camionetas ligeras y elementos de montaña (carros ligeros y mulos).

Los cohes Löhner deben asignarse como carros sanitarios regimentales, sustituyéndoles en los grupos de Sanidad por auto-ambulancias y artolas.

Dotar a las Secciones Móviles de Evacuación Veterinaria de furgones auto (2 camiones) y uno hipo para la evacuación.

Y por último, que disponga el Mando de una reserva de unidades de transporte para poder atender a contingencias imprevistas en cualquier servicio.

b) CIRCULACIÓN.

En las instrucciones que para el desarrollo de las Maniobras se dictaron por la Dirección de las mismas se asignaron itinerarios tanto hipo como auto a las Divisiones, dejando libertad a estas unidades para regular la circulación en sus zonas de acción o estacionamiento.

Posteriormente, en la orden general de operaciones núm. 2 (2.ª parte), se impusieron servidumbres en algunos itinerarios en beneficio del C. E., marcándose la línea a Busnadiago-Viforcós-Rodrigatos, a retaguardia de la cual tomaba a su cargo el C. E. la circulación, conservando las Ds. Is. la facultad de regularla a vanguardia de la misma (en su zona de acción).

Por último, en la orden general de operaciones núm. 3 (2.ª parte), el C. E. tomó a su cargo la circulación en la carretera de La Coruña hasta Rodrigatos; carretera Astorga-Foncebadón hasta su kilómetro 19; pista Pradorrey-Brazuelo-Viforcós, y un itinerario en un solo sentido por carretera y pistas, subsistiendo en el resto de la zona las prescripciones adoptadas anteriormente.

Pocas enseñanzas pueden deducirse en este orden de ideas, ya que las dificultades posibles provendrían de los transportes de Artillería e Ingenieros, por ser éstos los de mayor volumen e intensidad, y durante las Maniobras no han funcionado.

Se ha ensayado, por primera vez, un servicio de cantón fijo, a cargo de Ingenieros, en la pista de Pradorrey-Brazuelo-Viforcós, con buen éxito, aunque, como antes dijimos, poco puede deducirse del conjunto, dado el pequeño volumen de los transportes de Intendencia, que en realidad son los que se han efectuado.

Sería de desear, para futuras maniobras, la asistencia real de los distintos servicios, para poder deducir enseñanzas en cuanto a transportes y circulación.

IX.—CORREOS

a) ORGANIZACIÓN.

Funcionaron dos estafetas postales, hasta el día 25, en Astorga y La Bañeza, respectivamente, refundidas con esa fecha en una sola en Astorga.

b) FUNCIONAMIENTO.

En dichas estafetas se hizo cargo de la correspondencia, previamente distribuida, por apartados correspondientes a los Centros de entrega, el personal designado por el Jefe Administrativo de C. E.

El transporte de la misma se realizó por los órganos del servicio de Intendencia hasta las Divisiones, en cuyos Centros de entrega fué recogida por los carteros de los Cuerpos, realizándose el servicio de la misma manera, pero en sentido inverso, para los envíos del frente al interior.

Este servicio se limitó a la correspondencia no certificada.

c) INCIDENCIAS.

Durante los primeros días fué difícil armonizar los movimientos de las unidades con la llegada de los correos y apartados correspondientes para su envío a los centros de entrega.

Por algunos Cuerpos se ha dejado de poner el sello de la unidad remitente en los envíos, requisito indispensable para utilizar la franquicia postal concedida.

d) ENSEÑANZAS.

La experiencia del servicio ha demostrado la conveniencia de que en las Secciones de autos rápidos divisionarios y de C. E. exista un coche ligero, o camioneta, que, independientemente del Servicio de Intendencia, asegure el transporte rápido de correspondencia, con lo cual y con personal competente y permanente, afecto a este servicio, pudiera, tal vez, atenderse al de certificados y valores, que durante las Maniobras no funcionó.

X.—ORDEN

Se prestó por el escuadrón de la Guardia Civil, afecto a la Dirección de las Maniobras, fraccionado en cuatro grupos: uno para el C. E. II, otro para cada una de las Ds. I. 7 y 8 y el cuarto para las tropas de simulación; han servido de norma para su funcionamiento las Instrucciones para las Maniobras y las dadas personalmente a su Capitán.

Las misiones encomendadas a esta unidad se han cumplido a plena satisfacción de todos, como es proverbial en tan benemérito Instituto.

IX.-CORRIBOS

Administración

VI ORGANIZACIÓN

La organización de la oficina de correos de esta ciudad se ha basado en el estudio de las oficinas de correos de las ciudades de San Antonio y San Antonio, respectivamente, teniendo en cuenta las necesidades de esta ciudad.

a) PERSONAL

En la oficina de correos se han asignado los cargos de la correspondencia, prestando asistencia por separado correspondiente a los Correo de Entregas y el personal designado por el Sr. Administrador de C. E. El personal de la oficina se divide en los siguientes departamentos: en cuyos Centros de Entregas se atiende por los correos de las Oficinas, realizando el servicio de la misma manera, pero en sentido inverso para los envíos del frente al interior. Este servicio se limita a la correspondencia no certificada.

b) MATERIALES

Para el funcionamiento de la oficina de correos se necesitan los materiales de las unidades con la llegada de los correos y aparatos correspondientes para el envío a los Centros de Entregas. Por algunas cosas se ha dejado de parte de parte de la oficina para tener en los centros, respectivamente para el envío de la correspondencia certificada.

c) FINANZAS

La experiencia del servicio ha demostrado la conveniencia de que en las secciones de autos rápidos divisionales y de C. E. exista un correo ligero o semilento, que independientemente del servicio de Intendencia asegure el transporte rápido de correspondencia, con lo cual y con el personal y personal, afecto a este servicio, podrá, en vez de verse al de certificados y valores que durante las operaciones no se atiende a la oficina de correos de esta ciudad. Se prescribió por el Sr. Administrador de la Guardia Civil, afecto a la Intendencia de las Maniobras, haciendo un estudio especial para el Sr. E. H. para cada una de las Ds. I y B y el correo para las zonas de Intendencia. han servido de norma para el funcionamiento de las Intenciones de Maniobras y las dadas personalmente a su Intendencia. Las materias encomendadas a esta oficina se han cumplido a plena satisfacción de todos, como es oportuno en las oficinas de Intendencia.

CAPITULO X

SERVICIOS DE ARBITRAJE Y SIMULACION DE FUEGOS

I.—SERVICIO DE ARBITRAJE

Constituye este servicio la innovación más destacada de las Maniobras. Comprendiéndolo así la Dirección, dictó unas instrucciones para aplicación del Reglamento, entonces recién publicado, en las que se detallaba la extensión y modalidades que había que dar a su organización y funcionamiento.

El inconveniente de su retrasada publicación, en éste como en otros aspectos, restringió el tiempo necesario para la preparación del personal mediante un minucioso estudio de tales instrucciones y del Reglamento en que se basaban.

Esto obligó a formalizar, por lo que al arbitraje se refiere, un programa mínimo, en el que se reducía el alcance establecido para la función arbitral, sobre todo en lo relativo a las decisiones arbitrales.

Tal programa era susceptible de ampliación, hasta llegar al cumplimiento total de las instrucciones, si las circunstancias y el desarrollo del servicio lo permitieran.

Las enseñanzas que para unas futuras Maniobras conviene recoger son las siguientes:

a) *Personal de árbitros.*—1.º—Debe evitarse todo retraso o falta de incorporación, que pueda redundar en perjuicio del servicio.

2.º La concentración previa del personal debe ser total en Madrid.

3.º Debe incrementarse la selección del personal, continuándola durante el período de preparación de los árbitros.

4.º Es muy conveniente que la categoría del árbitro no sea inferior a la del jefe de la unidad arbitrada.

5.º El arbitraje de las fuerzas aéreas exige un personal mucho más numeroso que el asignado en estas Maniobras, y que actúe desde el aire y desde tierra. Su intervención ha de realizarse en varios lugares para poder decidir el resultado de los combates aéreos y en las unidades que principalmente puedan ser objeto de una acción aérea importante, o desde las que pueda impedirse esta acción, como unidades aerosteras y Defensa contra Aeronaves, para, de acuerdo con el árbitro peculiar de la unidad, establecer sus decisiones arbitrales.

b) *Preparación de los árbitros.*—1.º—Sería muy eficaz organizar, con bastante anterioridad a las Maniobras, un Curso de Información sobre el Servicio de Arbitraje, general para todo el Ejército.

2.º Preparación en las guarniciones del personal designado cada año para arbitrar las Maniobras mediante conferencias y ejercicios.

3.º Concentración de todos los árbitros en una misma plaza y centro, una semana antes, por lo menos, de la marcha a la zona de las Maniobras.

4.º Reconocimiento previo por todos los árbitros de la zona de terreno en que han de actuar y asistencia a los ensayos, por las tropas de simulación, de la aplicación del plan de actuación enemiga.

c) *Transmisiones.*—Si no se puede dotar al Servicio de los medios prescritos en los artículos 30 y 31 del Reglamento, es muy conveniente que cuente, al menos, con un hilo exclusivo de la red militar, si no permanentemente, a ciertas horas, que llegue hasta los árbitros de Regimiento de Infantería y Agrupación de Artillería. También debe tenerse presente al Arbitraje en el orden de relación para el uso de los restantes medios de transmisión.

d) *Medios de transporte.*—Los de plantilla de las Maniobras fueron suficientes; pero, no completadas éstas, los de transporte automóvil resultaron muy exiguos. En su vista:

1.º Cada grupo de arbitraje debe disponer de dos coches ligeros.

2.º Para el movimiento en masa de árbitros que los concentre y disloque con rapidez, son muy indicados los autobuses.

e) *Trabajos gráficos.*—Convendría la asignación de un destacamento (personal y material) de alguna Sección Topográfica.

f) *Instrucciones para el Servicio.*—1.º—Cuando se concentre el personal de árbitros, con una semana de antelación respecto a su salida para la zona de maniobras, deben hallarse ya en poder del Jefe del Servicio de Arbitraje: el tema y planes de actuación de los bandos, las instrucciones de la Dirección y el material de toda clase que precisa el Servicio.

2.º La Jefatura de éste debe dar instrucciones para la preparación del personal de árbitros que comprendan, además, un programa de ejercicios que los habitúe principalmente a la adopción de decisiones arbitrales acertadas; posteriormente, debe dictar otras en las que se concreten y aclaren las normas que los árbitros han de observar en las distintas fases de las Maniobras, y con arreglo a la modalidad del Arma o Servicio respecto al cual hayan de ejercer su función.

g) *Jefatura del Servicio.*—Su dependencia de la Dirección de las Maniobras debe ser absoluta, pues toda iniciativa que se le concediera con respecto al plan de las mismas, por excelente que fuera el buen propósito que la animara, podría perjudicar a la coordinación del conjunto.

h) *Observación general.*—La concisión obligada en los apartados anteriores no significa que las enseñanzas deducidas procedan todas de defectos cometidos, ni que éstos sean debidos a la Dirección o los ejecutantes;

aquella y éstos sacaron el mayor provecho posible de los medios disponibles dentro de las limitaciones del presupuesto; y el personal de árbitros trabajó con decidido y loable empeño y satisfactorio acierto en este primer ensayo de aplicación del Reglamento.

II.—SERVICIO DE SIMULACION DE FUEGOS

Muchas fueron las limitaciones y dificultades con que hubo de luchar el personal de este Servicio para cumplir su misión.

En primer lugar, por razones económicas, no se realizó en Madrid, antes de las Maniobras, un programa de ejercicios de las tropas de simulación que las capacitara y entrenara en el manejo del material y las instruyera en la aplicación del Reglamento, a la par que preparara al personal que había de dirigir las. La formulación y desarrollo de un programa así concebido, en que partiendo de los ejercicios más sencillos y elementales se llegara, mediante una progresión moderada, a otros en circunstancias lo más similares, que las condiciones locales permitan, a los que en las Maniobras hubieran de practicarse para cumplimiento del plan de actuación enemiga, constituye una necesidad ineludible para el más eficaz rendimiento del Servicio.

La selección de un personal de arbitraje tan numeroso, como la envergadura de las Maniobras exigía, motivó algún retraso en su incorporación por lo que se refiere al grupo que había de auxiliar al Jefe de las tropas de simulación, las que debían concentrarse, y así se hizo, con la mayor antelación posible.

No sólo es preciso corregir este retraso en unas futuras Maniobras, sino facilitar el trabajo en común de dicho Jefe con sus auxiliares durante todo el período preparatorio. En efecto, el plan de actuación enemiga, formulado por la Dirección, necesita ser conocido y detallado por todos los que han de dirigir su aplicación, lo que precisa primero un estudio concienzudo de gabinete, sobre el plano, durante el citado período. No hay que olvidar que la organización que representan las unidades simuladas, que en este caso alcanzan a dos Divisiones, y su acoplamiento al tema, terreno y plan de actuación, requiere un análisis previo, sobre el plano, muy minucioso para que el reconocimiento posterior de la zona pueda efectuarse en un tiempo mínimo, por haberlo orientado hacia los extremos que más convenga aclarar, y sin que una vez concentrado el personal de simulación tenga que dedicarse a los trabajos de gabinete que quedan ser ejecutados con anterioridad.

El reconocimiento del terreno por la jefatura de las tropas de simulación y sus auxiliares es indispensable, como también el ensayo repetido de la aplicación del plan para que ésta resulte bien ajustada a la topografía y viabilidad de la zona y al factor tiempo, así como para deducir las rectificaciones más convenientes.

Por otra parte, si se piensa en la extensión que se dió a la simulación

de fuegos enemigos, figurándolos en su origen y en su punto de llegada, con lo nada fácil que es lograr esta coordinación; en la escasez del material correlativa de la personal e impuesta por motivos de economía; en la penuria de los medios de transmisión tan distante de la abundancia que el reglamento prescribe; en la amplitud de los frentes de actuación; en la naturaleza abrupta del terreno; en la diseminación del personal sin control efectivo de su mando directo por la necesidad de tener que representar con una sección un regimiento; y en los grandes y rápidos traslados laterales de las tropas de simulación para que actuaran sucesivamente en sectores distintos; se tendrá idea del esfuerzo que en todo orden tuvo que rendir este Servicio para desarrollar el plan fijado y se convendrá en lo imprescindible que es dotarlo cumplidamente, en personal y toda clase de medios, en unas futuras Maniobras.

Ya en el capítulo II, relativo al «Plan de las Maniobras», se hicieron ver los errores a que podía inducir y las limitaciones que imponía al funcionamiento de la observación terrestre y aérea, y consiguientemente al Servicio de Información, una simulación enemiga imperfectamente dotada. Las situaciones apreciadas por las unidades propias diferían tanto de lo que la realidad del contrario es, que ni la imaginación más despierta puede suplir lo que ni aun sugiere una simulación raquítica, casi silenciosa y enormemente diseminada.

Confirmación amplificada y razonada de lo allí dicho es lo siguiente:

La organización que se supuso a las 11.^a y 14.^a Divisiones azules, únicas representadas, fué la siguiente:

Infantería.—Cada División compuesta por 3 regimientos a 3 batallones con fuerzas análogas a las nuestras.

Caballería.—Por cada División:

Un grupo de reconocimiento compuesto de:

Dos escuadrones de sables.

Un escuadrón de armas automáticas.

Una compañía ciclista.

Un escuadrón de dragones a pie, transportado en camiones.

Artillería.—En cada División:

Una brigada compuesta de

P.M.

Un regimiento (3 grupos) de 76, (alcance 9 kilómetros).

Un regimiento (3 grupos) de obuses de 105.

Los servicios de estas Divisiones simuladas se consideró no necesitarían representación especial; sólo se señalaron sus zonas.

Tropas a representar en cada caso como de Ejército y Cuerpo de Ejército.—Dos compañías de carros de combate que no llegaron a intervenir.

Un grupo de obuses de 152 mm.....)
Un grupo de cañones de 150 mm..} Ambos con alcance superior a 12 Kms.

Aviación.—Se estableció en Sarria la de reconocimiento y la de caza;

pero el avión de enlace de San Miguel de las Dueñas no pudo establecerse por defectos del campo.

La manera de representar estas fuerzas, dados los elementos reunidos en Ponferrada, tenía que ser la misma para todos los días de combate, a fin de evitar confusiones en árbitros y tropas rojas de un día a otro; y así, hecho un recuento de lo que había, se dispuso que se hiciera del siguiente modo:

Infantería.—Cada sección del Regimiento núm. 1 representaría un regimiento de Infantería, para lo que permanentemente se dividía en tres grupos, uno por batallón.

La representación de cada uno de éstos no se pudo hacer, suponiéndolo desplegado, mas que en la forma siguiente: cinco o seis hombres sirven una ametralladora; con una bandera bicolor (figura 7.ª, lámina II del Reglamento de simulación de fuegos), representaban la base de fuegos de cada batallón de primera línea.

Las compañías de fusiles a los flancos, o a vanguardia y retaguardia (escalonadas o no) de aquella base de fuegos, eran representadas por una sola bandera roja (la de la figura 6.ª de la misma lámina).

Estas banderas estaban levantadas y en el sitio más visible (cresta topográfica y no la militar) de la posición que ocupaban y representaba cada una el centro de gravedad de la unidad.

Para que cada grupo supiera cuáles eran los periodos de calma o de fuego, así como los cambios de posición, se les proveía de nota escrita, con horas precisas.

Caballería.—De las dos secciones de sables, afectas a cada grupo simulador de una División, una representaba los dos escuadrones de sables con banderas y disparos de salvas de carabina y la otra las de armas automáticas, ciclistas y dragones: para el primer caso se la proveía de una ametralladora de Infantería con sus sirvientes.

Artillería.—Cada P. M. y cañón aislado, con sus banderas reglamentarias, representaba una agrupación artillera. La Artillería de Ejército se representaba por petardos de trilita.

Ahora bien, estas representaciones eran de todo punto insuficientes para el fin que se perseguía, por las siguientes razones:

1.ª La simulación de la base de fuegos de cada batallón por una sola bandera bicolor y una sola máquina, daba lugar a que, aun puesta en el sitio más visible, la forma redondeada, en general, de las cumbres en que se asentaba, hiciera que, según el punto en que se colocara el observador, se viera o no. Costaba trabajo divisarlas, aún sabiendo el punto en que se habían colocado. Estas bases de fuego deben ser representadas por esa misma máquina en cada una, pero por tres o cuatro banderas de la misma clase, que den idea del total de su frente (16 máquinas) y de su fondo o escalones.

2.ª Lo mismo ocurrió con la representación de una compañía de fusiles por una sola bandera. Suele no vérsela y no da idea de su frente ni de

su fondo. Deben ser tres banderas de esa clase por compañía y, además, tener suficiente número de banderas y de hombres para representar, por lo menos, tres compañías de fusiles por batallón.

3.^a Un Teniente, Comandante de sección, no puede, con verdadero fundamento, representar las posiciones de combate de un regimiento, ni el movimiento escalonado de sus batallones en avance o retirada. Por tanto, una sección dotada de una máquina, con cuatro banderas bicolores y nueve o doce rojas, es lo que debe representar a un batallón.

Un árbitro, del Servicio de Estado Mayor, o alumno de la Escuela Superior de Guerra, o con garantías suficientes de que conoce la táctica general, con tres secciones de esta clase, es lo que se necesita para un regimiento simulado.

4.^a Razonamientos análogos pueden repetirse para Caballería:

Una sección por cada grupo de escuadrones que se simulen, con tres banderas por escuadrón y un árbitro, con conocimiento de táctica general, para el grupo.

5.^a En Artillería, los frentes de un grupo o una agrupación pueden ser considerables y no basta para ello con una sola P. M. y un solo cañón. Es necesario una P. M. y un cañón por cada grupo, con el número de banderas suficiente para que representen no sólo la clase de sus fuegos, sino, por lo menos, el total de su frente.

6.^a Estos defectos señalados se hacían más patentes por ocupar las fuerzas azules, un frente que llegó a ser de 16 ó 18 Kms. y en terreno tan accidentado. Las fuerzas de simulación eran absorbidas por el terreno y las distancias de unos grupos a otros.

7.^a El ritmo de fuegos que se señaló venía a ser un vigésimo del normal en cada caso representado, pero como una sola máquina simulaba 16 y un solo cañón 12 ó 36, según los casos, resultaba que un disparo de los últimos, hecho cada dos o tres minutos, representaba, a veces, cientos de disparos hechos en ese tiempo, lo que exigía un gran esfuerzo de imaginación para darse cuenta de lo que querían simular.

8.^a Por otra parte, los cartuchos de salvas deterioran las ametralladoras y el material reglamentario hoy en Artillería. Días antes de empezar los ejercicios, el 21 y el 22, se probaron los cañones viejos que a ese efecto llevaban las primeras; resultó que, precisamente por serlo, sólo se pudieron utilizar cuatro o cinco y hubo que disponer se utilizaran los que ordinariamente usan a pesar de estar prohibido. Pero más grave es lo que pasó con los seis cañones que llevaban las tropas de simulación. A pesar del ritmo lento del fuego, el día 24 se inutilizaron tres de las piezas y el 25 otra más, con lo cual sólo quedaron dos en servicio ese día, y la simulación de fuegos resultó muy quebrantada.

Para evitar esto, se debía reservar en los parques cierto número de cañones viejos de los de nueve cms., que no padecieran con las salvas tanto como los de 75 mms.

Pero estas representaciones y simulaciones no bastaban, ni es fácil que, en ejercicios de esta clase, basten en lo sucesivo.

Es preciso para el mejor funcionamiento del Servicio:

a) Traducir el plan de actuación para cada día en una orden de operaciones extractada para detallar la situación de las unidades, sin descender del batallón o grupo en las unidades de primera línea, señalando también las zonas de reservas, de Artillería y de servicios.

b) Hacer un superponible al plano director en el que se señale de una manera gráfica el dispositivo de las unidades y puntos que tratan de batir con sus fuegos. De este superponible se deben sacar las copias parciales o totales que sean necesarias para tenerlas distribuidas con tiempo a la Dirección y árbitros. Estos son los que sobre el terreno deben disponer que se materialicen las zonas batidas o puntos de llegada de proyectiles y sus efectos por los medios reglamentarios.

c) Este superponible debe completarse con un cuadro en que se resuman, principalmente de la Artillería, los orígenes de tiro, las horas, la clase de tiro y el alcance o zonas que se trate de batir.

Todo este trabajo es el que debe prepararse antes de empezar las Maniobras, sobre el plano en el gabinete y día por día, para que luego, antes de empezar los ejercicios, en los días en que se hace la concentración, se hagan sólo las últimas correcciones sobre el terreno y se puedan atender las múltiples incidencias de última hora. Este trabajo preliminar no fué posible hacerlo, pues aunque se había ya preparado el plan de actuación y reconocimiento del terreno, con todo detalle, faltó la organización definitiva, que hubo que hacerla en los días 22 y sucesivos, apremiados por el tiempo y las circunstancias.

De todos modos, veinticuatro horas antes de cada ejercicio, eran entregados dos de esos ejemplares, uno para la Dirección y otro para el General Jefe del Servicio de Arbitraje, que si hubieran podido ser remitidos con más tiempo, seguramente hubieran facilitado el funcionamiento de todos.

Un equipo de dos dibujantes y un multicopista, es muy necesario a la Jefatura del Servicio.

En resumen, si se quiere que el servicio de simulación de fuegos dé en futuras Maniobras todo el rendimiento que de él cabe esperar, su organización y funcionamiento debe responder a los siguientes principios:

1.º Preparación minuciosa sobre el plano y en el terreno de todo el personal dirigente y ejecutante.

2.º Dotación abundante de material adecuado de simulación, para que ésta produzca la máxima sensación de realidad, y de medios de transmisión en la medida que el reglamento preconiza.

Si estos principios no pudieran alcanzar el debido desarrollo, cabe añadir la conveniencia de que el tema que se elija permita actuar a la defensiva a las tropas de simulación, pues su menor movilidad entonces se

préstata mejor a la coordinación de sus unidades y al estudio en detalle del terreno y de la adaptación al mismo de los medios disponibles.

Finalmente, la experiencia de las Maniobras aconseja que la Jefatura de este Servicio dependa en absoluto de la Dirección de las Maniobras, si bien ha de mantener con el Jefe del Servicio de Arbitraje una estrecha relación para que los árbitros tengan en todo momento conocimiento detallado de la actuación de las tropas simuladoras.

de S.M. con un tren de 180 plazas... con un tren de 180 plazas...

La concentración de material móvil en la estación de León era prevista... para las que había que atender y para la mejor organización de los trenes...

CAPITULO XI

DISLOCACION

Respondiendo la situación de las fuerzas al finalizar el período de operaciones, a las circunstancias tácticas del momento y con objeto de no distraer tiempo en la reunión de las unidades para la marcha a las estaciones de embarque, al no poder fijarse con anticipación los puntos previos de partida para la dislocación, datos básicos para la fijación del plan de transporte, se designaron como puntos de origen de la D. I. 7 El Ganso, de la 8 Manzanal y de los elementos de C. E. Astorga; y como ejes de marcha para el reembarque la carretera de Santa Colomba a Astorga y La Bañeza para la D. I. 7, la de La Coruña, entre Astorga y Bembibre, para la D. I. 8 y la de Astorga a León para el C. E.

Por la necesidad de descongestionar cuanto antes de tropas la zona de operaciones se utilizaron como estaciones de embarque, además de las aprovechadas en la concentración, las de Bembibre, Brañuelas y Torre.

Con objeto de evitar las dificultades que para el embarque de camiones presentaban las estaciones del trayecto León-Ponferrada, se dispuso, a propuesta de la Comisión de Red, que se trasladara a León, por carretera, todo el material de automovilismo pesado de la 7.ª División y del C. E., para continuar en la misma forma a Valladolid y Madrid el Grupo de Información de Artillería y la Sección Radio de la Dirección, embarcando los restantes en dicha estación e incorporándose a sus unidades al paso de los trenes que las transportaban.

Esta estación fué elegida también para el embarque del Batallón ciclista y los escuadrones de Caballería que por su mayor velocidad podían recorrer en marcha ordinaria los 46 kilómetros de excelente carretera que la unen a Astorga. Los elementos auto de la 8.ª División marcharon por carretera a La Coruña.

La adopción de estas medidas, consecuencia de la experiencia obtenida en el período de concentración y la lógica presunción que el problema de la dislocación habría que solucionarle sin disponer de las numerosas y bien dotadas estaciones de origen de los embarques y con el agobio de una gran densidad en los acantonamientos y vivaques, favorecieron la realización del cuadro de transportes y merced a la buena ejecución del mismo, a sus cálculos previsores y a los relevantes servicios del personal civil de las compañías del Norte y del Oeste, se pusieron en circulación 68 trenes con un total

de 2.344 carruajes en cinco días, con ventaja en rapidez sobre la concentración.

La acumulación de material móvil en la estación de León eran provisiones a las que había que atender y para la mejor organización de los trenes se constituyó un muelle improvisado, con vía auxiliar y cambio de aguja que prestó excelente servicio y proporcionó magnífico rendimiento. Aprovechando la existencia de una estación de depósito se concentraron 180 plataformas para el transporte de los camiones y se observó que hubiera sido conveniente, para la mayor rapidez en la organización de trenes, que se designara personal militar al mando de un oficial con destino a la estación clasificadora, cuyo cometido sería personarse en ella, con máquina de maniobras a su disposición, para regularmente servir el material de características apropiadas a su debido tiempo a los muelles disponibles para el embarque.

Independientemente de estas observaciones y enseñanzas de carácter general, hay extremos interesantes que conviene hacer resaltar para su corrección en lo sucesivo o tenerlos presentes para otras maniobras, tales como son la construcción de rampas en número suficiente y del tipo de las de la Comisión de la Red para el ganado y de las que llevó Aerostación para el material; el que las unidades dispongan de calzos y cuñas para inmovilizar el material en las plataformas; la necesidad de que los vagones se encuentren en perfecto estado de conservación, que se limpien y desinfecten los utilizados para la conducción de ganado enfermo, que todos dispongan de ventanillas y argollas, y en general, la conveniencia de que el Estado intervenga en la construcción y adquisición de material para la unificación de tipo facilitando así la organización de los transportes.

Respecto a la ejecución por las tropas de las marchas en ferrocarril es indispensable hacer cumplir con todo rigor las instrucciones dictadas; que se presenten al embarque las unidades con la documentación reglamentaria y que no sufra alteración el cuadro general de transportes.

La realización del plan de transportes se desarrolló con exacta precisión, respondiendo a los cálculos del Mando, y las tropas llegaron a sus guarniciones en perfecto estado y con puntualidad, efectuándose los desembarcos con rapidez sin que ocurrieran incidentes.

CAPITULO XII

JUICIO CRITICO

El desarrollo del Plan de las Maniobras terminó con el Juicio Crítico, celebrado en Astorga. Previamente las divisiones, habían efectuado otro, conforme a las instrucciones dadas por la Dirección, lográndose una mayor rapidez en el desarrollo del juicio crítico general al no tener intervención en él, por parte de las divisiones, más que sus Generales. Maduradas, por el tiempo y la reflexión, las enseñanzas allí expuestas han sido seleccionadas y recogidas en esta Memoria.

Los juicios críticos tienen una extraordinaria transcendencia. De nada serviría un ejercicio, por importante que fuera su desarrollo, si el Director no expusiera de un modo claro su concepto para ir creando la unidad de doctrina. Son actos donde se manifiesta la verdadera disciplina, en el concepto de enseñanza que envuelve, y donde se establece el acuerdo intelectual y moral entre los mandos de los diversos escalones, si la Dirección ha podido ser consciente de los aciertos y errores realizados y en todos domina el noble afán de aprender y mejorarse.

Para que el juicio crítico rinda la máxima eficacia es necesario disponer de un periodo de tiempo mayor que el dedicado en estas Maniobras y debe tenderse a que lo presencien el mayor número de jefes y oficiales posible. Para lo primero, es necesario prorrogar el tiempo dedicado a las Maniobras a lo que se opone la limitación de los presupuestos; para lo segundo, se precisan abundantes y rápidos medios de locomoción que permitan el transporte de la oficialidad al sitio donde el acto se celebre, oficialidad que se encuentre diseminada en los lugares de estacionamiento.

La limitación de tiempo obligó a ensayar un sistema, ordenado en las Instrucciones dictadas por la Dirección, a base de la lectura, por parte de los ejecutantes, de un documento breve y conciso, amoldado a un cuestionario general, en el que se alude a lo más interesante y esencial desde el punto de vista didáctico, sin perjuicio de las aclaraciones verbales que el Director estime pertinentes, sistema inmejorable, como se pudo comprobar. Dejar una amplia libertad en la exposición, dando ocasión a que se descienda a detalles innecesarios, o abrir una dilatada discusión sobre un punto, por interesante que sea, es restar eficacia al juicio crítico.

La asistencia de una gran parte de la oficialidad parece ser, a prime-

ra vista, que, para los mandos ejecutantes, crea una violenta situación ante el inferior que escucha la justificación de sus decisiones. Pero si se tiene en cuenta la finalidad del juicio crítico, se ve que no es así, ya que el reconocimiento de los propios errores no desdora y en la mayoría de los casos se trata solamente de desacuerdos en la interpretación de las disposiciones reglamentarias, correspondiendo al Director la misión de señalar el verdadero camino, la interpretación cierta, bien por su propio criterio o aceptando, si procede, el que el ejecutante exponga.

Dos observaciones se destacan en el desarrollo del juicio crítico. Se refiere la primera a la redacción del documento que los ejecutantes habían de leer en el acto del mismo. La falta de frecuencia en la celebración de estos actos hizo que algunos no expusieran los hechos en debida forma. El documento no debía contener más que la decisión adoptada en cada caso, en relación con la misión que se confiara y las razones en que esta decisión se basaba con la cita, si fuera pertinente o necesaria de los preceptos reglamentarios adecuados. Algunos eran muy extensos y otros se limitaban a transcribir un extracto del diario de operaciones, relación monótona de hechos acaecidos.

La segunda observación se refiere a que, cuando se interpreta falsamente la finalidad del juicio crítico, un amor propio excesivo puede conducir a extremos inconvenientes, hecho, en cierto modo, disculpable cuando se procede de buena fe, por sentirse encariñado con la propia obra, pero nocivo desde el punto de vista didáctico y del buen espíritu de una Gran Unidad. Nunca serán ociosas las intervenciones del Director para cortar cualquier desviación del juicio crítico en este sentido. El diálogo tiene que ser muy breve en estos actos y siempre para aclarar el concepto oscuro.

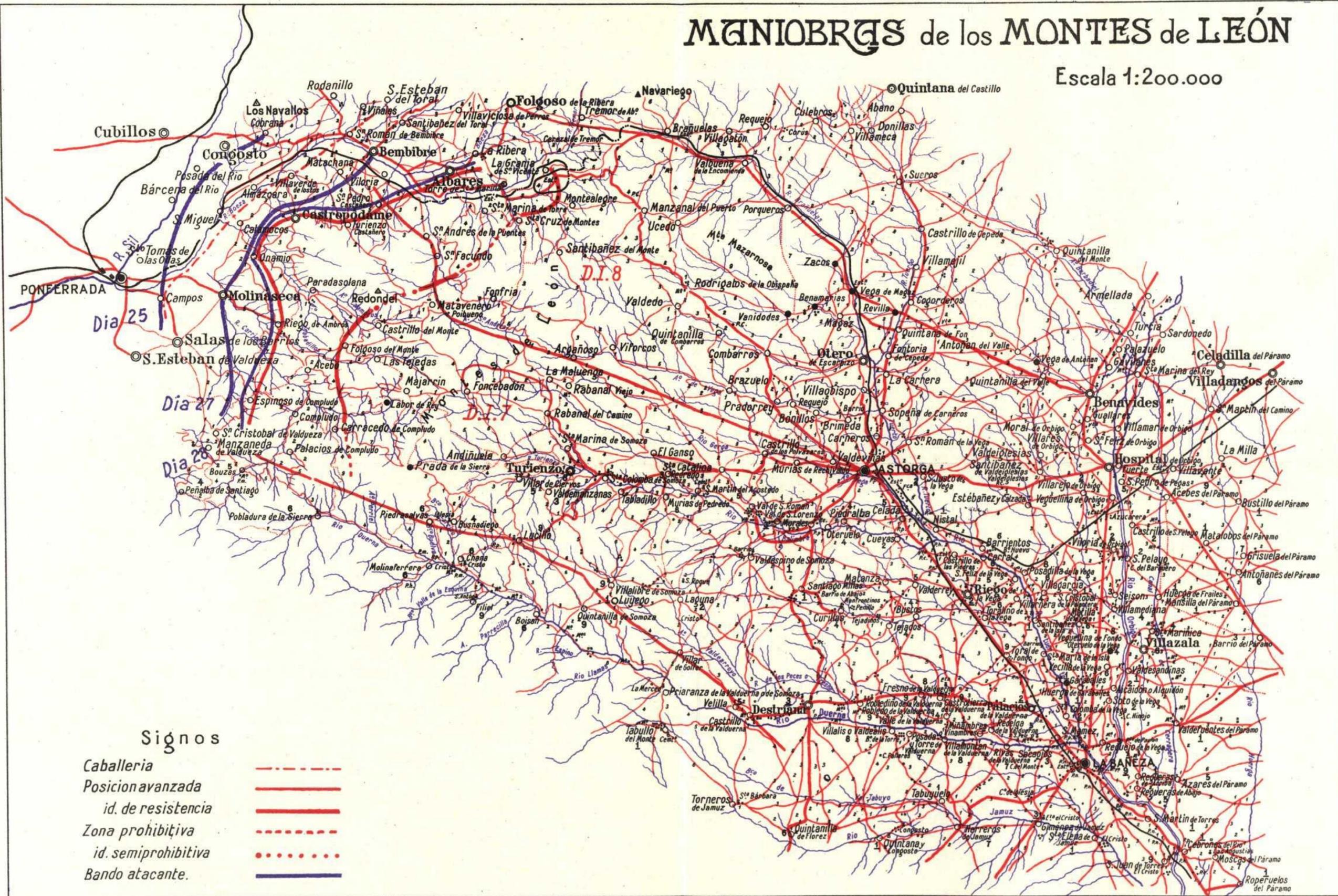
Son los juicios críticos el momento más interesante de los ejercicios, y donde se ponen de manifiesto las discrepancias en la interpretación de los preceptos reglamentarios; dan ocasión al Mando superior de señalar la verdadera doctrina, crean el espíritu de Gran Unidad y permiten, a los ejecutantes, poner a concurso su afán de colaboración para que la labor desarrollada tenga la máxima utilidad y sea frutífera en enseñanzas que compensen el esfuerzo que la Patria realiza para aumentar la eficacia del Ejército, en quien tanto fía.

El General Director,

Eduardo López de Ochoa

MANIOBRAS de los MONTES de LEÓN

Escala 1:200.000



Signos

- Caballeria
- Posicion avanzada
- id. de resistencia
- Zona prohibitiva
- id. semiprohibitiva
- Bando atacante.

Talleres del Ministerio de la Guerra.

Inches 1 2 3 4 5 6 7 8

Centimetres 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black

TIFFEN Color Control Patches © The Tiffen Company, 2007

MANIÓBRAS de los MONTES de LEÓN

Escala 1:200 000



Signos

- Caballería
- Posición avanzada
- Línea de resistencia
- - - Zona prohibitiva
- · · Línea semiprohibitiva
- Banda atacante





IMPRESA Y TALLERES DEL MINISTERIO DE LA GUERRA

