



Revista Científica General José María Córdova

(Revista Colombiana de Estudios Militares y Estratégicos)

Bogotá D.C., Colombia

ISSN 1900-6586 (impreso), 2500-7645 (en línea)

Web oficial: <https://www.revistacientificaesmic.com>

Origen y evolución doctrinal de la aeromovilidad en el Ejército Nacional de Colombia (1962-1969)

Gustavo Andrés Tovar Cabrera

<https://orcid.org/0000-0002-4302-0728>

gustavotovarcabrera@cedoc.edu.co

Escuela de Aviación del Ejército, Bogotá D.C., Colombia

Erika Constanza Figueroa Pedreros

<https://orcid.org/0000-0001-6241-344X>

erika.figueroa@esmic.edu.co

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, Bogotá D.C., Colombia

Citación APA: Tovar Cabrera, G. A., & Figueroa Pedreros, E. C. (2022). Origen y evolución doctrinal de la aeromovilidad en el Ejército Nacional de Colombia (1962-1969). *Revista Científica General José María Córdova*, 20 (39), 571-587.

<https://dx.doi.org/10.21830/19006586.877>

Publicado en línea: 2022

Los artículos publicados por la *Revista Científica General José María Córdova* son de acceso abierto bajo una licencia Creative Commons: Atribución - No Comercial - Sin Derivados.



Para enviar un artículo:

<https://www.revistacientificaesmic.com/index.php/esmic/about/submissions>



Miles Doctus



Revista Científica General José María Córdova

(Revista Colombiana de Estudios Militares y Estratégicos)

Bogotá D.C., Colombia

Volumen 20, número 39, julio-septiembre 2022, pp. 571-587

<https://dx.doi.org/10.21830/19006586.877>

Origen y evolución doctrinal de la aeromovilidad en el Ejército Nacional de Colombia (1962-1969)

The origin and doctrinal evolution of air mobility in the Colombian National Army (1962-1969)

Gustavo Andrés Tovar Cabrera

Escuela de Aviación del Ejército, Bogotá D.C., Colombia

Erika Constanza Figueroa Pedreros

Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”, Bogotá D.C., Colombia

RESUMEN. La reorientación hacia la lucha contraguerrillas en la estrategia militar en la década de 1950, así como la alineación con los Estados Unidos como potencia dominante en el hemisferio occidental después de la Segunda Guerra Mundial, enriquecieron la doctrina del Ejército Nacional de Colombia. Este artículo estudia los antecedentes que permitieron implementar en la doctrina militar del Ejército colombiano un concepto militar que se abrió paso en el mundo en esos años: la aeromovilidad, para complementar la actuación en el marco de las maniobras terrestres ejecutadas por las tropas. El artículo analiza el Plan Lazo de 1962 y el reglamento EJC 3-10 de 1969 para establecer sus avances conceptuales, su influencia norteamericana, así como las circunstancias que impulsaron estos elementos nuevos, como la participación colombiana en la Guerra de Corea.

PALABRAS CLAVE: aeromovilidad; doctrina; fuerzas armadas; maniobra terrestre; operaciones aeromóviles; táctica militar

ABSTRACT. The redirection of military strategy towards counter-guerrilla warfare in the 1950s and the United States' positioning as the dominant power in the Western Hemisphere after World War II enriched the Colombian National Army's doctrine. This article examines the background that enabled implementing the military concept of air mobility –prevalent worldwide in those years– in the Colombian Army's military doctrine to complement the troops' ground maneuver performance. To this end, the article analyzes the 1962 Lazo Plan and the 1969 EJC 3-10 regulation to establish their conceptual advances, American influence, and the circumstances that prompted these new elements, such as Colombia's participation in the Korean War.

KEYWORDS: airmobile operations; air mobility; armed forces; doctrine; ground maneuver; military tactics

Sección: SEGURIDAD Y DEFENSA • Artículo de investigación científica y tecnológica

Recibido: 8 de octubre de 2021 • Aceptado: 21 de febrero de 2022

CONTACTO: Gustavo Andrés Tovar Cabrera ✉ gustavotovarcabrera@cedoc.edu.co

Introducción

La evolución doctrinal del Ejército Nacional de Colombia ha estado definida por la constante integración de nuevos conceptos y teorías para enmarcar el desarrollo de operaciones en contra de las diferentes amenazas que surgen para el país. Dichos conceptos y teorías se adoptan tanto por la influencia de doctrinas militares extranjeras como por la experiencia propia adquirida, así como también por decisiones de orden político (Nieto, 2014). Esto ha proporcionado, y lo sigue haciendo, un marco para la estrategia nacional en temas de seguridad y defensa.

Durante el segundo decalustro del siglo XX, esta estrategia militar dio un giro al pasar de la tradicional doctrina de defensa de fronteras hacia una reorientación principalmente interna en la lucha contra la subversión. Esta nueva estrategia de seguridad se hizo visible con el Plan de Operaciones Lazo, generado por el Ejército Nacional de Colombia en abril de 1962; un documento en el que, sin tener un carácter doctrinal, se cimentaron nuevos conceptos y estrategias de contraguerrilla que en los años siguientes se integraron a los reglamentos y manuales militares. Dentro de esos nuevos conceptos, este trabajo de investigación pretende abordar el relacionado con la movilidad de las tropas en el campo de batalla a partir del empleo de aeronaves, particularmente helicópteros, denominado *aeromovilidad*.

En principio, se hace una revisión de los antecedentes que posibilitaron la aparición e integración de este nuevo concepto en la doctrina del Ejército colombiano, así como el proceso de evolución que tuvo durante los años previos a la década de 1960, y que definieron el ambiente operacional y doctrinal presente en la Fuerza. De esta forma se busca establecer cómo dicho contexto hizo que fuera viable la implementación de la movilidad aérea en la teoría militar.

Finalmente, el trabajo se ocupa de revisar el lapso comprendido desde 1962, marcado por la firma y puesta en marcha del Plan Lazo, hasta 1969, cuando se publicó el reglamento de operaciones contraguerrillas EJC 3-10. El objetivo es analizar particularmente estas dos fuentes primarias, así como los eventos ocurridos durante este periodo, para comparar la información obtenida con otra serie de documentos disponibles, de manera que se pueda dar respuesta al interrogante propuesto en la presente investigación, acerca de cuál es el origen y la evolución del concepto de aeromovilidad en la doctrina del Ejército Nacional de Colombia.

Marco teórico

Al hacer una revisión de los principios de la guerra, se encuentra uno que particularmente ha evolucionado con el paso de los años, producto de la aparición de nuevos equipos y tecnologías: la maniobra. En el extenso estudio presentado por el militar e historiador británico Basil Liddell Hart en su obra *Estrategia*, se ocupó principalmente por analizar la

maniobra empleada por los ejércitos en las principales guerras de la historia, diferenciando el empleo de la aproximación directa y de la indirecta, así como los factores de éxito y fracaso entre estas. Dentro de su análisis, Liddell Hart plantea las diferentes estrategias y medios utilizados que determinaron ventajas en la movilidad de las tropas para la consecución de los objetivos militares perseguidos: “El efecto conjunto que deparaba la llegada de la movilidad multiplicada con estos medios técnicos, por tierra y aire, se tradujo en más poder y más importancia para la estrategia en relación con la táctica” (2019, p. 424).

Para este autor británico, la movilidad se convierte, entonces, en un elemento multiplicador dentro del principio de la maniobra para una guerra; su aplicación adecuada le permite a una unidad sobreponerse ante un oponente que lo supere en número. Igualmente, Liddell Hart argumenta que la movilidad con velocidad genera sorpresa en el adversario, a la vez que esta sorpresa garantiza una mayor movilidad. Este concepto fue puesto en práctica de manera protagónica en la Segunda Guerra Mundial, al estallar la contienda bélica: “el puñado de nuevas fuerzas terrestres de tipo mecanizado que se había puesto en pie refrendó con rotundidad las pretensiones que se les habían atribuido” (2019, p. 425).

Una aproximación semejante había sido planteada previamente por el militar y teórico alemán Carl von Clausewitz a comienzos del siglo XIX, en su máxima obra *De la guerra*, al referirse a los efectos de la movilidad en las relaciones mutuas entre el ataque y la defensa en la táctica, y la particular ventaja que le daba el autor a la defensa dentro de su teoría de la guerra:

Con el aumento de la capacidad de movilidad de las tropas esta ventaja se perdió y durante un tiempo el atacante sería el que dominara. El defensor buscó entonces protección detrás de los ríos o de valles profundos o en las montañas. Recuperó así una notable ventaja que mantuvo hasta que el atacante adquirió tanta movilidad y pericia que podía aventurarse incluso en terreno abrupto y atacar en columnas separadas, lo que le permitía envolver al enemigo. (1999, pp. 298-299)

Se trata, desde luego, de un concepto con total vigencia y aplicabilidad en la actualidad para la maniobra de las tropas, pese a que, para los tiempos de Clausewitz, no existía la más mínima posibilidad de imaginar siquiera la llegada de aeronaves como el helicóptero, un medio que resultó fundamental para potenciar significativamente el criterio de movilidad en un Ejército. La aparición de las aeronaves fue abordada en el ámbito militar desde el nuevo concepto de *operaciones aeromóviles*.

El concepto de *aeromovilidad* se empezó a implementar en el Ejército de los Estados Unidos a finales de la década de los cincuenta como un complemento del término de *movilidad militar*, lo cual tuvo efectos desde el nivel táctico hasta el estratégico. De manera recurrente tras la Guerra de Corea, se encuentran publicaciones de militares norteamericanos en la revista *Military Review* de ese país, dedicadas a plantear nuevos conceptos traídos de la experiencia vivida en las recientes confrontaciones bélicas. Según lo expresado por

estos militares, allí se requería emplear medios aéreos como los helicópteros para potenciar la movilidad de las unidades, dado que estaban desplegadas en terrenos de difícil acceso para los vehículos terrestres de infantería y caballería, lo que afectaba la maniobra ejecutada por las tropas. A partir de esta preocupación, en noviembre de 1960 se produjo una actualización del manual FM 57-35 de operaciones aeromóviles (*Airmobile Operations*), con la que se satisficieron los requerimientos doctrinales del Ejército norteamericano. Un planteamiento hecho durante esos años por el General Lyman L. Lemnitzer del Ejército de los Estados Unidos, que confirmaba la importancia de la movilidad en la guerra, hacía referencia al interés que desde siempre se había tenido por este criterio:

No hay nada nuevo en el interés del Ejército por la movilidad. Históricamente el Ejército de los Estados Unidos siempre ha basado su filosofía táctica en la guerra de movimiento. Dicho de otra manera, el principio dominante en nuestra doctrina militar ha sido, como siempre debe ser, enfatizar que las guerras solo se pueden ganar mediante operaciones ofensivas. (McMahon, 1959, p. 35)

Para John M. Carland, el nuevo concepto de *aeromovilidad* se presentó en el marco de un proceso de transformación del Ejército de los Estados Unidos entre 1950 y 1965, que tuvo como antecedente las fallas diagnosticadas en la Guerra de Corea. Este planteamiento se fundamenta en los conceptos tácticos del empleo de los helicópteros en el campo de combate para garantizar la maniobra de las tropas ante los inconvenientes de movilidad para los vehículos, generados por la dificultad del terreno coreano y el impacto que tuvo el mayor empleo del helicóptero en el nuevo escenario de Vietnam: “La movilidad siempre ha sido un ingrediente clave en cualquier ecuación del poder militar [...]. El helicóptero devolvió el diferencial de movilidad al Ejército” (Carland, 2003, p. 1).

Ante este marco teórico, vale la pena cuestionarse cómo y en qué momento hizo su aparición este nuevo concepto en las operaciones militares desarrolladas por el Ejército Nacional de Colombia, así como determinar su proceso de evolución para cimentarse en la Fuerza como un criterio doctrinalmente válido y aún vigente desde la perspectiva de la maniobra como principio de la guerra.

Metodología

Tal como lo plantea Ramírez (2010), el proceso investigativo histórico involucra la interacción y comparación de documentos para obtener una aproximación a un tema específico de estudio. En tal sentido, este trabajo de investigación asume una perspectiva analítica-descriptiva basada en fuentes primarias, complementadas con la revisión de otros documentos académicos que constituyen fuentes secundarias, para obtener una interpretación y explicación acerca del tema propuesto: la evolución del concepto de *aeromovilidad* en el Ejército Nacional de Colombia entre 1962 y 1969.

La conciencia histórica-conceptual, entendida por Fernández (2014) “como la capacidad para pensar radicalmente las diferencias y discontinuidades entre las respectivas maneras de aprehender el mundo de unas épocas y otras” (2014, p. 51), plantea un panorama interesante en la investigación histórica. Esta perspectiva permite repensar las variaciones del concepto de *movilidad* en la doctrina militar del Ejército a través de la revisión de documentos institucionales y posturas sobre el tema en la época de estudio, con el propósito de conseguir una aproximación al tema a la luz de nuevos elementos de análisis disponibles en la actualidad.

Finalmente, se determinó dicho periodo de investigación (1962-1969) para el ejercicio de recolección de fuentes primarias que permitieran analizar la evolución de la aeromovilidad y los conceptos relacionados en el Ejército Nacional de Colombia. Asimismo, se revisaron otros documentos del mismo periodo y de la década anterior y posterior, con el fin de contextualizar y establecer los antecedentes y conclusiones pertinentes. Al hacer un abordaje epistemológico, entendido como el estudio, veracidad y justificación del conocimiento (Salazar, 2021), resultó fundamental la rigurosidad científica del trabajo de investigación, con el propósito de precisar conceptos válidos. En efecto, las fuentes históricas presentadas se manejaron a través de un análisis profundo, crítico y comparado, en aras de obtener resultados concluyentes que conformen un aporte a la historiografía militar.

Experiencia propia e influencia externa: antecedentes doctrinales

Un elemento importante al analizar el despliegue del Batallón Colombia en la península de Corea entre 1951 y 1954 es la influencia doctrinal que brindó al Ejército Nacional. Durante los tres años en que las tropas colombianas estuvieron agregadas en apoyo a las Naciones Unidas, la unidad táctica se mantuvo bajo el control operacional directo del VIII Ejército de los Estados Unidos, inicialmente con la División de Infantería n.º 24 y más adelante con la n.º 7 (Valencia, 1992; Puyana, 1993). En términos generales, los procedimientos operacionales en ese periodo, así como los procesos de plana mayor, se llevaron a cabo bajo los estándares doctrinales norteamericanos. En todo caso, esta influencia militar ya se estaba dando previamente, aunque de manera tímida, desde la década de 1940, y estaba desplazando paulatinamente a la tradicional influencia militar europea que se tenía desde principios del siglo XX, situación que se hizo más evidente con el pacto de asistencia y asesoría militar entre Estados Unidos y Colombia, que se concretó en 1949 durante la presidencia de Mariano Ospina Pérez (Pizarro, 1987).

Sin embargo, fue a partir de Corea que se resolvió de forma definitiva la introducción de esta doctrina en el Ejército Nacional de Colombia; las enseñanzas que trajo consigo el personal desplegado en el Batallón Colombia, como es el caso de Alberto Ruiz Novoa, Álvaro Valencia Tovar y Gabriel Puyana García, entre otros, fueron plasmadas en diferentes escritos académicos que se emplearon como fuente de consulta y análisis para

los miembros de la Fuerza. En lo que concierne a esta investigación, vale la pena destacar lo expresado por Ruiz Novoa en el libro de su autoría *Enseñanzas militares de la Guerra de Corea*, donde se destaca el empleo de los helicópteros en esta confrontación. Al respecto, dejó en esta obra una clara visión de la importancia que tendría para la movilidad del Ejército Nacional de Colombia la futura participación de este tipo de aeronaves:

Igualmente me parece que es necesario considerar la importancia del helicóptero en misiones de combate, tiene entre nosotros [sic], donde la falta de vías de comunicación y de campos de aterrizaje hacen difícil el desplazamiento rápido de individuos y tropas. Esas misiones son especialmente el reconocimiento, el paso de tropas de una orilla de un río a la opuesta, el movimiento rápido de comandantes y mensajeros, y el abastecimiento de tropas aisladas en misiones especiales por medio de helicópteros de carga. Por medio de helicópteros será posible abastecer pequeños grupos de tropas operando aisladas de la unidad principal. (Ruiz, 1956, p. 289)

Esta observación de Ruiz Novoa sobre el empleo de helicópteros, fruto de su experiencia como comandante del Batallón Colombia en la Guerra de Corea, generó en él la inquietud con respecto a una doctrina que apenas se estaba experimentando en los Estados Unidos: la aeromovilidad. Tradicionalmente, al hacer referencia a la movilidad en el Ejército norteamericano, en esa época se acudía inevitablemente a los vehículos blindados de la Caballería, arma que fue fundamental tanto para los aliados como para los alemanes durante la entonces recién finalizada Segunda Guerra Mundial. Empero su papel protagónico, este tipo de vehículos no pudo garantizar la movilidad táctica y operacional requerida por las tropas en la quebrada y selvática topografía de la península coreana. Esto produjo la inquietud en los mandos militares sobre cómo facilitar la maniobra de sus unidades en el desarrollo de las operaciones. El General de División del Ejército estadounidense James M. Gavin hizo una reflexión en este sentido al formular la siguiente pregunta: “¿en dónde estaba la caballería?, y no me refiero a caballos” (“*where was the Cavalry?, and I don’t mean horses*”) (Gavin, 1954). Este cuestionamiento se planteó con motivo de la reducción de movilidad que tuvieron las unidades comprometidas en Corea, ante la imposibilidad de emplear la Caballería adecuadamente por las dificultades del terreno. Por este motivo se ralentizó la movilidad, que se vio limitada a la velocidad del soldado a pie, en ocasiones apoyado por la apenas experimental implementación de apoyos helicoportados en operaciones militares de transporte de tropas.

Este panorama advertía el nacimiento de una nueva doctrina, que sería denominada por el Ejército de los Estados Unidos como *operaciones aeromóviles* (*Airmobile operations*), a partir de 1960. Precisamente el manual FM 57-35, actualizado ese año por el Departamento del Ejército de los Estados Unidos, se encargó de instaurar el concepto (Department of the Army [US ARMY], 1960) dejando sin vigencia la versión anterior de 1958, en la que se hacía referencia a las “operaciones de combate de transporte de aviación del Ejército”. Tras la primera operación helicoportada de desembarco de tropas en un área

no asegurada previamente, llevada a cabo el 21 de septiembre de 1951 en Corea —donde una compañía del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos realizó un asalto vertical en helicóptero al cerro 884 (Clapp, 1953)—, se puso en evidencia, inicialmente para la Marina, la importancia de esta práctica por su aporte a la movilidad ofrecida para asaltar un objetivo preponderante de manera rápida y contundente (Dougherty, 1999), práctica que continuó ejecutándose en el mismo escenario bélico por el Ejército norteamericano.

Las ventajas ofrecidas por el empleo de estas aeronaves inquietaron al Departamento de Defensa de los Estados Unidos, en cabeza del secretario Robert McNamara para 1962, cuando hizo un cuestionamiento al Ejército por no estar completamente satisfecho con el programa de movilidad táctica presentado en ese momento. Con esto motivaba al mando a explorar más a fondo las posibilidades del helicóptero para complementar las maniobras en el campo de combate, dado que la orientación de apoyo que se le daba a este tipo de aeronaves para ese momento era principalmente de tipo logístico (Dougherty, 1999). Este contexto permitió la implementación de nuevas políticas en el Ejército norteamericano, entre ellas la decisión de darle una nueva denominación a la 11.^a División del Ejército, en ese entonces llamada División Aerotransportada (11th Airborne Division), y que pasó a denominarse División de Asalto Aéreo (11th Air Assault Division) en febrero de 1963 (Tolson, 1999; Graves, 2017). Esto hacía parte de la nueva doctrina de operaciones aeromóviles que se pondría a prueba en el marco de la Guerra de Vietnam.

En pleno desarrollo de la denominada época de La Violencia en Colombia, en su fase tardía (Sánchez & Meertens, 1983), el General Alberto Ruiz Novoa, como comandante del Ejército, firmó el Plan de Operaciones Lazo (Ejército Nacional de Colombia [EJC], 1962), documento mediante el cual se emitió una guía estratégica militar para la lucha en contra de las guerrillas que operaban en algunas regiones del territorio nacional. Este plan concretó un cambio de dirección en la estrategia militar, ya que durante los años precedentes se había mantenido orientada hacia la función constitucional de defender las fronteras, y ahora daba un giro hacia la lucha contrainsurgente precisamente en el marco de este periodo de La Violencia (Pizarro, 1987; Urueña-Sánchez & Dermer-Wodnický, 2020).

El Plan Lazo se estableció como el primer documento de su tipo en el país. Mediante este, el alto mando del Ejército presentó una estrategia claramente definida para el desarrollo de operaciones, con una estructura que se presentaba dentro de la institución como doctrina militar, y que recogía la experiencia acumulada durante la última década. Particularmente, este plan integró lo aprendido durante la Guerra de Corea, así como técnicas, tácticas y procedimientos operacionales observados en los últimos años por parte del Ejército norteamericano.

Como se puede advertir, en términos doctrinales, la evolución que se vivió en el Ejército durante la década de 1960 continuó influenciada por la doctrina del Ejército de los Estados Unidos. Esta influencia venía adoptándose desde mediados de los años cuarenta tras el papel protagónico del país norteamericano en la Segunda Guerra Mundial

(Cardona, 2020) y, a partir de este contexto, como potencia militar hegemónica y referente para el hemisferio occidental. Entre otros eventos importantes, vale la pena destacar el envío de oficiales del Ejército a la escuela norteamericana de Ranger, en Fort Benning, Georgia, con el propósito de capacitarse en técnicas de combate irregular, como resultado de lo cual se creó en 1955 la Escuela de Lanceros en el Fuerte Militar de Tolemaida, en Colombia (Torres, 2000). Esto mostraba una evidente intención de reorientar la preparación de los miembros del Ejército hacia la lucha contrainsurgente, así como la profesionalización de oficiales y suboficiales en el manejo de pequeñas unidades para el desarrollo de misiones tácticas hacia las estructuras de bandoleros y guerrillas establecidas en distintas regiones del país.

Fueron varios los elementos que se incluyeron en el Plan Lazo para implementar en las operaciones contra la subversión. Particularmente, se determinaron los procedimientos para el empleo de aeronaves de ala rotatoria como parte de los apoyos tácticos requeridos por las tropas, un aspecto que hasta ese momento no se encontraba regulado dentro del Ejército y estaba limitado a los apoyos esporádicos brindados por parte de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) con los pocos helicópteros que se tenían. En este sentido, en el Plan se mencionó que para 1962 tan solo se disponían de cinco aeronaves de este tipo en línea de vuelo, ya que gran parte de la flota no se encontraba disponible para operar por falta de repuestos (EJC, 1962).

Los helicópteros habían hecho presencia en Colombia desde 1952, cuando el Gobierno nacional adquirió dos Bell OH-12 Raven para el Ministerio de Obras Públicas, los cuales un año más tarde fueron traspasados a la FAC para su operación (Forero, 1981). A estos equipos se sumaron otros helicópteros OH-13 Sioux y Ranger adquiridos durante el segundo lustro de la década de 1950, cuya capacidad estaba limitaba al transporte de dos o tres pasajeros como máximo. Así, con la poca disponibilidad existente, los apoyos al Ejército con este tipo de aeronaves estaban restringidos al movimiento de comandantes de unidad para ejercer control a través de visitas esporádicas en la jurisdicción asignada a su unidad, así como a la eventual evacuación de personal herido o enfermo del área de operaciones a las unidades militares o a centros de asistencia médica. Esto estaba muy ligado al empleo mayormente orientado a los apoyos logísticos que en Estados Unidos advertía el secretario de defensa McNamara al Departamento del Ejército norteamericano, como se mencionó previamente. Desde luego, en este contexto no era posible ejecutar operaciones que contemplaran el desembarco helicoportado de tropas, por lo cual era inevitable que las misiones se llevaran a cabo de manera exclusiva por medios terrestres (a pie o en vehículos).

De igual manera, pese a que el Plan Lazo contempló por primera vez en Colombia el empleo de los helicópteros como medio ideal para desarrollar operaciones de tipo táctico en la lucha contraguerrillas (EJC, 1962), hasta ese momento no existía ningún manual que estableciera los procedimientos requeridos para el planeamiento y ejecución de estas tareas. En tal sentido, este plan se convirtió en el antecedente doctrinario para que a par-

tir de ese momento se llevaran a cabo misiones de desembarco helicoportado en el país, como eran denominadas en esa época este tipo de operaciones militares.

En el marco de la estrategia de lucha contra la subversión planteada por el Plan Lazo, el 14 de junio de 1964 se llevó a cabo un desembarco de tropas orgánicas del Batallón Colombia sobre el sector conocido como Marquetalia (Villamarín, 2000), en el departamento del Tolima. Dichas tropas fueron transportadas por medio de cuatro helicópteros de la FAC (dos UH-1 Iraquois y dos UH-43 Huskie). En el cumplimiento de esta misión, se movilizaron en la primera rotación a 36 militares (5 oficiales, 5 suboficiales y 26 soldados), entre los que se encontraba el Teniente Coronel José Joaquín Matallana Bermúdez, comandante de la unidad táctica (Pinilla, 2020). Este asalto helicoportado desarrollado como parte de la operación Soberanía se ejecutó en seis rotaciones desde una zona de recogida denominada El Alto del Infierno, ubicada a cuatro minutos de vuelo del sitio seleccionado para el desembarco, transportando un total de 150 hombres de la compañía B (Cortez, 2020). Se empleó un avión C-47 y un B-26 de la FAC para el bombardeo previo al desembarque, así como para requerimientos subsiguientes de apoyo de fuego, y también se contó con la participación de un helicóptero OH-13 Sioux en cumplimiento de misiones de observación (Pinilla, 2020). De esta manera, por primera vez en Colombia se ejecutó una operación de asalto helicoportado con el apoyo aerotáctico¹ de la FAC, pese a que para ese momento aún no se encontraba definida como tal dentro de la doctrina vigente del Ejército.

Implementación de un nuevo concepto: la aeromovilidad en las operaciones del Ejército

Unos años después de haberse puesto en marcha el Plan Lazo, el 9 abril de 1969 se publicó el reglamento EJC 3-10 para el combate de contraguerrillas (Comando General de las Fuerzas Militares [CGFM], 1969; EJC, 1969). Este documento, elaborado por el Ejército Nacional de Colombia, se convirtió en el primer escrito doctrinal en el país encargado de recopilar la experiencia obtenida en las operaciones llevadas a cabo en los últimos años, así como de implementar la doctrina desarrollada por el Ejército de los Estados Unidos en lo relacionado con el combate de contraguerrillas. Particularmente, se tomó un término adoptado por los norteamericanos en 1960: las operaciones aeromóviles. Como se mencionó previamente, este nuevo concepto se estableció en el manual norteamericano FM 57-35 en 1960, con el propósito de ampliar el espectro terrestre relacionado con el principio de movilidad de las tropas, para establecer doctrinalmente un nuevo dominio que aumentara la movilidad.

1 El término *aerotáctico* fue acuñado por la FAC desde la década de 1950, debido a la llegada de las aeronaves de ala rotatoria y su implementación para apoyos tácticos a las unidades del Ejército en las operaciones contraguerrillas.

Hasta ese momento se acudía casi exclusivamente a los vehículos de la caballería o de la misma infantería para atender las necesidades de transporte en las maniobras terrestres de las unidades. Pero a pesar de la gran disponibilidad de medios en el Ejército de los Estados Unidos, la experiencia de Corea había mostrado la necesidad de otros elementos que permitieran mantener la movilidad del soldado en un campo de batalla distinto al de una confrontación bélica de tipo regular, como en el caso de la Primera y Segunda Guerra Mundial. Así, el nuevo escenario de la lucha contrainsurgente se presentaba como un aspecto de trascendental consideración, en el que las condiciones del terreno se convertían en una desventaja para el Ejército ante la imposibilidad de maniobrar largas distancias por esas zonas en los tradicionales vehículos terrestres. A lo anterior se sumaba la ventaja que representaba para los insurgentes su conocimiento previo del terreno y el consecuente dominio de las rutas de comunicación dentro de este.

Según lo expuesto por el británico Liddell Hart (2019), un concepto de vital importancia en la lucha contraguerrillas es mantener un dispositivo amplio y disperso en las propias tropas, dada la agilidad de los guerrilleros para esquivar las acciones militares. Un elemento tan importante como este para asegurar la maniobra del Ejército, especialmente en escenarios como el vivido por los norteamericanos en Corea apenas iniciando la década de 1950, puso a prueba la gran potencia que había resultado victoriosa de la Segunda Guerra Mundial. La necesidad planteada por el general James M. Gavin en 1954 de emplear los helicópteros para garantizar la movilidad del soldado hizo carrera dentro del Ejército de los Estados Unidos, y finalmente dio como resultado este nuevo concepto: las operaciones aeromóviles.

De esta manera, el reglamento de combate de contraguerrillas publicado en 1969 se ocupó de incorporar estos conceptos doctrinales traídos del Ejército de los Estados Unidos —que ya llevaban una década de implementación en ese país—, e integrarlos con los fundamentos de la lucha contra la subversión establecida desde el Plan Lazo en 1962, así como con elementos propios de la experiencia adquirida durante esa década en el desarrollo de operaciones como Soberanía, particularmente con el desembarco helicoporado en Marquetalia. El primer elemento que se debe mencionar respecto al reglamento EJC 3-10 de 1969 es la denominación que se dio a las operaciones del Ejército llevadas a cabo mediante el empleo de aeronaves para el desembarco de tropas en el terreno, con el objetivo de iniciar seguidamente la ejecución de un plan táctico terrestre. Al igual que el documento de referencia del Ejército de los Estados Unidos (manual FM 57-35 de 1960), en el reglamento EJC 3-10 se adoptó el nombre de *operaciones aeromóviles*, denominación que precisamente se da al capítulo XI de este documento. En este capítulo se plasmó por primera vez la doctrina en relación con el apoyo aéreo en el combate de contraguerrillas, resaltando su importancia en los siguientes términos:

El helicóptero como medio de transporte de personal tiene un importante y extenso uso de contraguerrillas. Las operaciones aeromóviles se caracterizan por el empleo

masivo de helicópteros; sus características se estudian a fondo en el capítulo XI. Los movimientos aéreos permiten gran flexibilidad, rapidez y pueden asegurar la sorpresa. (EJC, 1969, p. 252)

Por su parte, el reglamento también se encargó de definir el concepto de operaciones aeromóviles dentro del combate de contraguerrillas, al enmarcarlas como aquellas en que:

[...] las fuerzas de combate cuerpo a cuerpo y su equipo se mueven dentro del área de operaciones en vehículos aéreos, especialmente en helicópteros, bajo el control del comandante terrestre con el propósito de cumplir una misión de contraguerrillas relativa a ocupación, control, registro y destrucción. (EJC, 1969, p. 262)

Esta cita muestra un elemento fundamental dentro del concepto de movilidad para un Ejército: precisamente, el de mantener la integridad de la unidad durante el desplazamiento. Este no es un concepto nuevo dentro de la ciencia militar; su teoría y práctica existe con anterioridad y se aplica a los movimientos terrestres (a pie o en vehículo). Acudiendo nuevamente a Liddell Hart, él plantea que un elemento intrínseco dentro del concepto de movilidad para el estratega militar es la capacidad de transporte. Al respecto, no se refiriere solo a los medios físicos, sino también a la magnitud de la fuerza que este movimiento es capaz de movilizar al mismo tiempo que mantiene la fuerza e integridad de la unidad para emplearse en combate (Liddell, 2019). De esta manera, la definición propuesta por el reglamento EJC 3-10 de movilizar “las fuerzas de combate cuerpo a cuerpo y su equipo” concuerda con los conceptos expuestos por el teórico e historiador británico, así como con el pensamiento militar norteamericano, para el cual la aeromovilidad no estaba relacionada con el simple transporte de tropas, sino con la necesidad de mover el poder de combate de una unidad a través del campo de batalla (McMahon, 1959). En este sentido, el reglamento significó una evolución doctrinal que amplió el concepto de misiones de transporte de tropas que estaba previsto en el Plan Lazo, que era un concepto estructuralmente incompleto teniendo en cuenta lo anterior.

Igualmente, otro elemento interesante para profundizar en la definición de operaciones aeromóviles del EJC 3-10 se refiere al helicóptero como medio preferido para la ejecución de operaciones contraguerrillas, tal como lo había expuesto el Plan Lazo en 1962. En este sentido, vale la pena retomar lo expresado por Ruiz Novoa en 1956 cuando ostentaba el grado de Coronel. Considerando su experiencia previa en la Guerra de Corea con el Batallón Colombia, Ruiz Novoa pronosticaba la importancia de contar con este tipo de aeronaves dentro del Ejército para integrarlas al desarrollo de las operaciones terrestres (Ruiz, 1956). Al respecto, el oficial aludía principalmente a las dificultades de movilidad propias del terreno agreste y selvático del país. A estas inconvenientes características del terreno en términos de movilidad para las tropas, se sumaba la preocupación planteada en el Plan Lazo en relación con la ventaja de los guerrilleros, dado su conocimiento previo del terreno:

La forma especial de organización que caracteriza a las cuadrillas permite a estas moverse a través de toda clase de terrenos, por esta razón, para sus operaciones escogen áreas accidentadas, de vegetación densa que dificultan el transporte y los abastecimientos para las propias tropas. El terreno escogido por los bandoleros los coloca en ventaja sobre las propias tropas por el conocimiento total que de él tienen, lo cual les permite llevar la iniciativa. (EJC, 1962, p. 14)

Por otra parte, dentro del concepto de *aeromovilidad* implementado en 1969 por el Ejército Nacional de Colombia, se resalta el elemento de control de medios a cargo del comandante terrestre en el cumplimiento de la misión. Este es un precepto que tiene en cuenta la integridad de la unidad que ejecuta una maniobra dentro del área de operaciones. Al respecto, en las instrucciones del Plan Lazo se destaca, en contraste, que no se ponía esta responsabilidad en cabeza del comandante en tierra a cargo de la operación; por el contrario, en el documento se mencionaba que este control de la misión de apoyo aéreo-táctico (como era definido por la FAC) se encontraba exclusivamente a cargo de un oficial representante de la FAC en coordinación con el Centro de Operaciones Aero-Tácticas Interna (COATI) (EJC, 1962). Esto se encuentra en el apéndice 6 del anexo I del mencionado plan, donde se relacionaba un extenso y complejo listado de órdenes e instrucciones de coordinación para el cumplimiento de los requerimientos de este tipo.

El análisis de fuentes al respecto permite establecer que el reglamento EJC 3-10 incorporó elementos del concepto de aeromovilidad del Ejército norteamericano relacionados con la importancia del control de medios aéreos como parte integral de la maniobra terrestre. Al revisar el manual FM 100-5 (*Operations of the Army forces in the field*), publicado en 1968 por el Ejército de los Estados Unidos, se observa la importancia de emplear aeronaves orgánicas para el cumplimiento de las misiones desarrolladas, siempre y cuando la distancia al objetivo y la defensa aérea del enemigo lo permitieran (US ARMY, 1968), con el fin de mantener la integridad y articulación en la maniobra. Desde luego, el Ejército norteamericano ya contaba con los medios requeridos para aplicar este concepto; para el caso colombiano, por el contrario, en ese entonces se dependía completamente de los pocos helicópteros disponibles en la FAC, tal como se mencionaba en el Plan Lazo.

No obstante, el concepto de integridad de poder de combate adoptado por el reglamento EJC 3-10 era totalmente válido dentro de la definición de operaciones aeromóviles para el Ejército Nacional de Colombia. Bajo este criterio doctrinal, se infiere que no basta con tener un helicóptero de transporte para realizar un asalto aéreo si con este medio tan solo se puede movilizar una pequeña fracción de la unidad, pues ello reduciría la capacidad de esta fracción para el desarrollo de maniobras tácticas durante el tiempo requerido para el desembarque de una segunda rotación. Sometido a un análisis actual, la validez de este concepto es relativa, ya que supone la consideración de las variables METT-TC (misión, enemigo, terreno y clima, tropas y apoyo disponible, tiempo disponible y consi-

deraciones civiles)² durante el proceso militar para la toma de decisiones (PMTD). Esto significa que, en determinada situación, puede ser válido el empleo de una unidad tipo escuadra para ejecutar una misión de asalto aéreo, mientras que en otro escenario se requiere como mínimo una unidad de nivel pelotón. En este sentido, lo importante es el criterio de poder de combate requerido por la unidad y la misión específica que esta tiene para el desarrollo de su plan táctico terrestre. Esto demuestra la importancia de la incorporación hecha por el EJC 3-10 del concepto de “integridad táctica” (EJC, 1969, p. 277) de la unidad militar transportada en helicópteros, en referencia a la trascendencia de mantener el poder de combate dentro del concepto de aeromovilidad adoptado en 1969 por el Ejército colombiano.

Por otra parte, el reglamento EJC 3-10 también se encargó de diferenciar el concepto de aeromovilidad de las demás misiones de transporte de tropas en aeronaves, al catalogar estas últimas como movimientos aéreos de tipo administrativo. Al respecto, el texto deja claro que las operaciones aeromóviles constituían aquellos desembarcos ejecutados en terreno donde se anticipaba una acción de combate después del aterrizaje, concepto que bien podría ajustarse para las misiones de asalto aéreo que se llevan a cabo en la actualidad. Otro concepto que llama la atención dentro del reglamento es la definición que brinda de elementos aeromóviles, entre los cuales integra a las “fuerzas de combate cuerpo a cuerpo y los vehículos aéreos” en los que se transportan (EJC, 1969, p. 265), una gran aproximación al concepto de *fuerza de tarea de asalto aéreo* (FTASA) que se maneja en la actualidad en el Ejército Nacional.

Asimismo, se definió la secuencia de planeamiento dentro de las operaciones aeromóviles en combate de contraguerrillas, para lo cual se estableció un orden de sucesión inverso con relación a su ejecución: plan táctico terrestre, plan de desembarque o lanzamiento, plan de movimiento aéreo y plan de embarque. Estos y otros elementos evidenciados en este análisis permiten establecer una similitud con los conceptos actuales empleados para el planeamiento y la ejecución de operaciones militares, por lo cual se convierten en un claro antecedente doctrinal (adoptado de los manuales del Ejército norteamericano) para las que más adelante se denominarían precisamente como misiones de asalto aéreo dentro del Ejército Nacional de Colombia.

Conclusiones

El análisis realizado a las fuentes consultadas permite concluir de manera contundente que la doctrina militar de los Estados Unidos ha tenido una evidente influencia en el Ejército Nacional de Colombia. Al respecto, la comunidad académica parece coincidir

2 La actual doctrina estandarizada del Ejército Nacional de Colombia define dentro de su manual fundamental MFE 1-01 las variables de la misión como “las categorías de información necesaria para ejecutar las operaciones. Estas se conocen como METT-TC: misión, enemigo, terreno y clima, tropas y apoyo disponible, tiempo disponible y consideraciones civiles” (EJC, 2017, p. 58).

de manera general en los textos disponibles que han abordado este tema de estudio desde diferentes perspectivas.

La comparación de documentos del Ejército norteamericano, como el manual FM 57-35 de 1960, así como el FM 100-5 de 1968, muestra la similitud de términos y conceptos empleados en los textos militares colombianos adoptados por esos mismos años, como el caso del Plan de Operaciones Lazo de 1962 y el reglamento de combate de contraguerrillas EJC 3-10 de 1969, estudiados en esta investigación. La aparición del Plan Lazo en 1962, firmado por el General Alberto Ruiz Novoa como comandante del Ejército, propició el inicio de un marco doctrinal inexistente hasta ese momento, con el que se introdujeron nuevos conceptos para la movilidad de las tropas en el desarrollo de operaciones contraguerrillas, aprovechando la velocidad y flexibilidad propia de los helicópteros.

Las pautas originadas por el Plan Lazo fueron puestas en práctica en los siguientes años, aunque de manera limitada, dado el poco número de aeronaves de ala rotatoria disponibles en ese momento por parte de la FAC. Además, no había la posibilidad de aplicar el concepto de equipos de vuelo orgánicos dentro de la unidad que ejecutaba la maniobra, según lo planteado en la nueva doctrina de aeromovilidad adoptada en el Ejército norteamericano desde 1960, debido a la inexistencia de un Arma de Aviación propia dotada de este tipo de medios para el caso del Ejército Nacional de Colombia.

Otro elemento concluyente en esta investigación es el interés del mando institucional por adoptar nuevas prácticas a raíz de la experiencia vivida por el Batallón Colombia en la Guerra de Corea. Esto se puede evidenciar en los escritos elaborados por oficiales del Ejército colombiano, como es el caso de Ruiz Novoa y Valencia Tovar, quienes estuvieron desplegados como parte de esta unidad insigne durante los años en que se mantuvo la confrontación. En estos escritos se muestra la necesidad de integrar conceptos y prácticas observadas particularmente del Ejército norteamericano como un claro modelo a seguir. Esta influencia fue más notoria con la implementación de nuevos conceptos doctrinales en la Fuerza a raíz de la llegada del General Alberto Ruiz Novoa al mando del Ejército. A propósito del General Ruiz Novoa, su posición dentro de la alta jerarquía militar, aun después con su designación como ministro de Guerra entre agosto de 1962 y enero de 1965, sumada a la gran capacidad y proyección que lo distinguió durante su carrera, significó un gran impulso para la transformación institucional a través del diseño y la ejecución de planes estructurados para el desarrollo de operaciones militares, como el mencionado Plan Lazo, primero de su tipo en el Ejército Nacional de Colombia.

En efecto, y como se mencionó previamente, este plan marcó la pauta para el proceso de proyección en la lucha militar que se emprendió en contra de las estructuras guerrilleras presentes en el país. En el marco de su ejecución, se llevó a cabo la operación Soberanía, mediante la cual se desarrolló por primera vez un asalto helicoportado, siguiendo el concepto doctrinal que durante los años precedentes apenas se ponía en práctica en el Ejército de los Estados Unidos.

Esta experiencia, así como la implementación de nuevos manuales en la doctrina norteamericana que fueron asimilados y adoptados en Colombia, permitió conformar y publicar el reglamento de combate de contraguerrillas EJC 3-10 en 1969, con el que se integró el nuevo concepto de aeromovilidad en la doctrina propia. A pesar del interés demostrado por estas nuevas ideas durante el periodo de estudio de esta investigación, su aplicación estuvo limitada por la poca disponibilidad de helicópteros con los cuales llevar a cabo este tipo de operaciones a partir de la movilidad aérea. Empero estas dificultades, en ese periodo quedó establecido el concepto doctrinal de aeromovilidad en la doctrina del Ejército Nacional de Colombia de manera inequívoca. Este concepto se desarrollaría años más tarde, a partir de la reactivación y el fortalecimiento del Arma de Aviación del Ejército a finales de la pasada década de los noventa.

Agradecimientos

Los autores presentan su agradecimiento a la Escuela de Aviación del Ejército Nacional de Colombia por su apoyo en la realización de este artículo.

Declaración de divulgación

Los autores declaran que no existe ningún potencial conflicto de interés relacionado con el artículo. Este artículo hace parte de la línea de investigación “Operaciones, teoría de la decisión y doctrina” del Grupo de Investigación en Aviación Militar de la Escuela de Aviación del Ejército Nacional de Colombia.

Financiamiento

Los autores no declaran fuente de financiamiento para la realización de este artículo.

Sobre los autores

Gustavo Andrés Tovar Cabrera es Teniente Coronel (RA) del Ejército Nacional de Colombia. Es especialista en administración de recursos militares para la defensa nacional y especialista en seguridad y defensa nacionales. Perteneció al Grupo de Investigación en Aviación Militar de la Escuela de Aviación del Ejército y es miembro lector de la Academia Colombiana de Historia Militar.

<https://orcid.org/0000-0002-4302-0728> - Contacto: gustavotovarcabrera@cedoc.edu.co

Erika Constanza Figueroa Pedreros es magíster en las independencias de Hispanoamérica (Universidad Jaime I, España); magíster en historia militar; especialista en gestión y conservación del patrimonio documental, e historiadora. Es docente e investigadora de la Escuela Militar de Cadetes “General José María Córdova”. Es miembro de número de la Academia Colombiana de Historia Militar.

<https://orcid.org/0000-0001-6241-344X> - Contacto: erika.figueroa@esmic.edu.co

Referencias

- Cardona-Angarita, J. M. (2020). La doctrina militar colombiana en las prácticas de los oficiales durante el conflicto armado interno (1995-1998). *Revista Científica General José María Córdova*, 18(31), 607-625. <http://dx.doi.org/10.21830/19006586.606>
- Carland, J. M. (2003). *How we got there: Air assault and the emergence of the 1st Cavalry Division (Airmobile), 1950-1965* (The Land Warfare Papers, n.º 42). <https://bit.ly/3M3uigP>
- Clapp, A. (1953). Their mission is mobility. *Military Review*, 33(5), 10-18.
- Clausewitz, C. (1999). *De la guerra*. [Traducido al español por Celer Pawlowsky]. Tecnos.
- Comando General de las Fuerzas Militares (CGFM). (1969, 9 de abril). *Disposición n.º 005 de 1969, por la cual se aprueba el Reglamento de combate de contraguerrillas*.
- Cortez Ahumada, L. E. (2020). El batallón Colombia en la operación Marquetalia. *Órgano de Difusión, Boletín*, 8, 99-102. Academia Colombiana de Historia Militar (2014-2015).
- Department of the Army (US ARMY). (1960). *FM 57-35 Airmobile operations*. Army Publications.
- Department of the Army (US ARMY). (1968). *FM 100-5 Operations of Army Forces in the field*. Army Publications.
- Dougherty, K. J. (1999). *The evolution of air assault*. Institute for National Strategic Studies. <https://apps.dtic.mil/sti/citations/ADA528436>
- Ejército Nacional de Colombia (EJC). (1962, 11 de abril). *Plan de Operaciones Lazo* (Copia n.º 43).
- Ejército Nacional de Colombia (EJC). (1969). *Reglamento EJC 3-10 (Reservado). Reglamento de combate de contraguerrillas*. Publicaciones del Ejército.
- Ejército Nacional de Colombia (EJC). (2017). *Manual Fundamental del Ejército MFE 1-01. Doctrina*. Imprenta Militar del Ejército.
- Fernández, J. (2014). Historia, historiografía, historicidad. Conciencia histórica y cambio conceptual. En M. Suárez (Ed.), *Europa del sur y América Latina. Perspectivas historiográficas* (pp. 35-64). Biblioteca Nueva.
- Forero R., Ó. (1981). *Alas militares colombianas*. Andes.
- Gavin, James M. (1954, abril). Cavalry, and I don't mean horses. *Harper's Magazine*, 54-60. <https://bit.ly/37iVcCA>
- Graves, T. (2017). *Transforming the Force: The 11th Air Assault Division (test) from 1963-1965* (Monographs, Books and Publications, 412). US Army War College Press. <https://bit.ly/3KJz16R>
- Liddell Hart, B. (2019). *Estrategia* (Roberto Romero, Trad.). Arzalia.
- McMahon, R. E. (1959). Airmobile Operations. *Military Review*. 39(3), 28-35.
- Nieto Ortiz, P. A. (2014). El reformismo doctrinario en el Ejército colombiano: una nueva aproximación para enfrentar la violencia, 1960-1965. *Historia Crítica*, 53, 155-176. <http://dx.doi.org/10.7440/hist-crit53.2014.07>
- Pinilla Contreras, B. (2020). Operación Marquetalia 1964. *Órgano de Difusión, Boletín*, 8, 91-98. Academia Colombiana de Historia Militar 2014-2015.
- Pizarro Leongómez, E. (1987). La profesionalización militar en Colombia (II): el periodo de la violencia. *Análisis Político*, 2, 7-29. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/anpol/article/view/73819>
- Puyana García, G. (1993). *Por la libertad en tierra extraña*. Banco de la República.
- Ramírez Bacca, R. (2010). *Introducción teórica y práctica a la investigación histórica. Guía para historiar en las ciencias sociales*. Universidad Nacional de Colombia.
- Ruiz Novoa, A. (1956). *Enseñanzas militares de la Guerra de Corea*. Antares.

- Salazar, E. (2021). Epistemología, la búsqueda del conocimiento verídico. En M. Cardona (Ed.), *La epistemología de la historia militar en Colombia*. Institución Universitaria CEDOC.
- Sánchez, G., & Meertens, D. (1983). *Bandoleros, gamonales y campesinos*. El Áncora Editores.
- Tolson, J. (1999). *Airmobility 1961-1971, Vietnam studies* [versión Kindle]. Normanby Press.
- Torres del Río, C. (2000). *Fuerzas Armadas y seguridad nacional*. Planeta.
- Urueña-Sánchez, M. I., & Dermer-Wodnicki, M. (2020). La estrategia contrainsurgente en el conflicto armado colombiano desde el realismo defensivo (1962-1966). *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 15(2), 43-56. <https://doi.org/10.18359/ries.4495>
- Valencia, Á. (1992). *Testimonio de una época*. Planeta.
- Villamarín, L. A. (2000). *Operación Marquetalia: mitos y realidades del origen de las Farc*. Barnes & Noble Press.