



ARMA

AEREA

ETAPAS DE LA GUERRA

TEATROS DE GUERRA OLVIDADOS: BIRMANIA

Por LUIS GONZALO VICTORIA, General de Aviación.

Así han sido considerados por los propios cronistas de guerra aliados algunos lugares del Globo en los que la contienda viene ardiendo; pero a distancias tan apartadas de donde se ventilaba el objetivo principal, Alemania, que por la propia alta dirección de la guerra, por la razón de que baza mayor quita menor, se mantenía un aparente olvido que se traducía en prolongados silencios en los comunicados oficiales. Liquidado el problema europeo, surgen al primer plano estos focos de lucha. Uno de ellos, al que me voy a referir, por tener matices especiales en la forma como allí ha intervenido la Aviación, es Birmania.

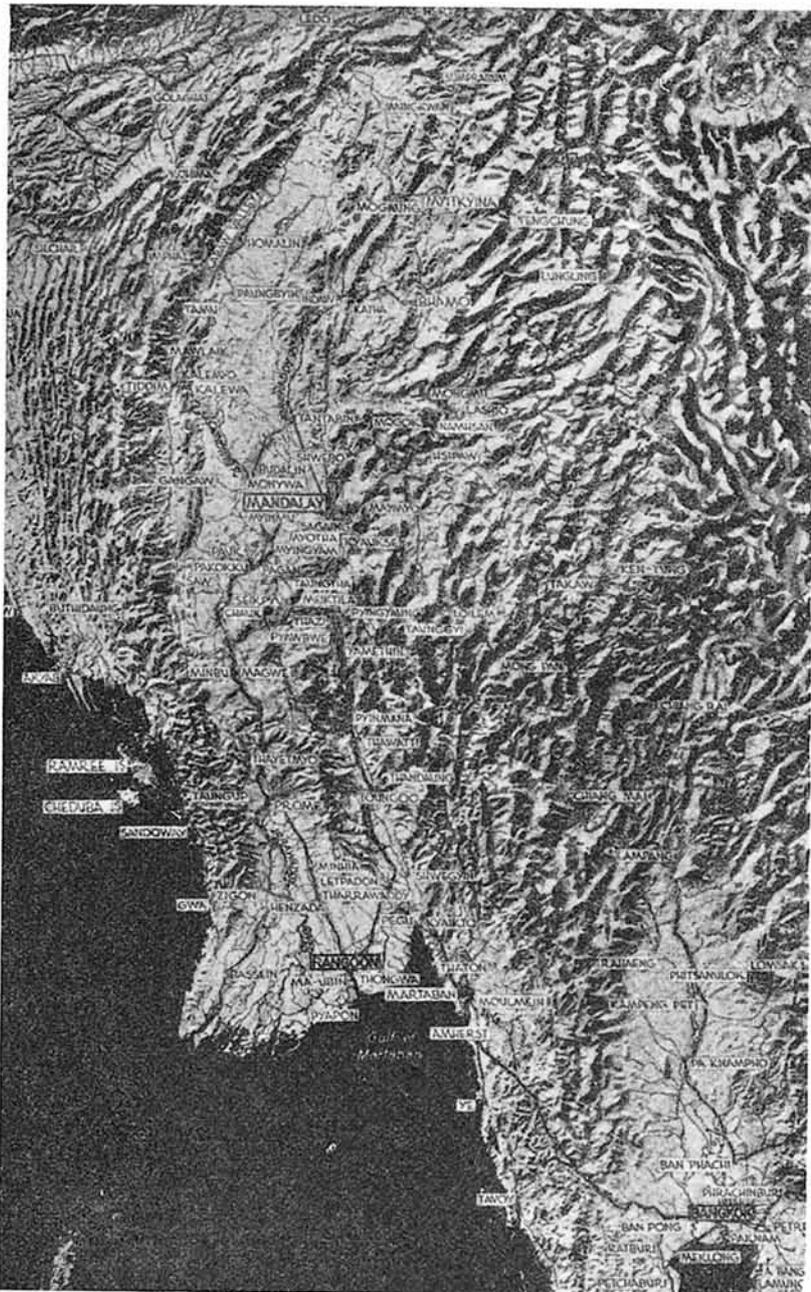
Región, como todas las indostánicas, con velo de leyenda, y ahora recorrida de punta a cabo por masas de soldados, en oleadas unas veces de Sur a Norte por la invasión japonesa, y otras, por la reacción angloindia en sentido contrario, y volados sus cielos por ingentes bandas de aviones de guerra de una y otra procedencia.

La Geografía aisla a Birmania (Burma inglesa) del mundo exterior que la circunda. En el mapa-relieve que ilustra este artículo puede apreciarse bien cómo su estructura es una estrecha avenida desde las estribaciones orientales del Himalaya, que lo bloquean por el Norte hasta el mar en Rangún. Esta gran avenida, de 1.300 kilómetros, determina el sistema de viabilidad del país, que puede concretarse en tres medios: el río Irrawaddy, con algunos de sus afluentes, como el Chindwin, navegables en su mayor extensión, es la línea de mayor rendimiento para el transporte y la más difícil de interrumpir, salvo las perturbaciones que puedan producirse por ataque a las embarcaciones y a las instalaciones

portuarias; en el punto central de este gran valle está Mandalay, antigua capital birmana. El ferrocarril, que desde Rangún sigue todo el valle hasta Myitkyina, con algunos ramales secundarios, como el de Lashio, cabeza de partida de la célebre carretera a China comenzada en 1937, por donde se aprovisionaban los Ejércitos de Chiang-Kai-Chek, con su limitada capacidad de 200 toneladas diarias. Hay, por último, otras carreteras y pistas de guerra que se ajustan en su dirección a esta imposición geográfica.

La barrera occidental de este largo valle está constituida por una serie de cordilleras, Montes Yoma, que, destacándose del Himalaya, forman en su parte norte la frontera con la India en la región de Manipur (Assam), formando una zona extensa y fragosa con altitudes de más de 3.000 metros y cruzada por una mediana carretera que de Imphal conduce al valle del Chindwin. Más al Sur, esta línea de montañas, con el nombre de Arakan, se pega a la costa, dejando a los puertos de Chittagong, Maungdaw y Akyab (los principales) con difíciles comunicaciones al interior, y además es una zona costera muy castigada por la malaria, azote muy extendido por toda Birmania, y difícil por su estructura para instalación de bases aéreas. Esta barrera occidental, tanto en su parte norte como en la meridional, ha sido teatro de intensos forcejeos entre ambos beligerantes, algunas de cuyas acciones se reflejarán en este trabajo.

La barrera occidental está constituida por la extensa zona montañosa que separa a Birmania de la China atravesada por la carretera de Lashio a Yunan, y que disminuyen-



Mapa-relieve de Birmania.

do de altura forma después la divisoria con Tailandia (Siam) y termina en el istmo que separa del Continente a Malaca.

Una característica climatológica del país es la conocida periodicidad del régimen de borrascas y lluvias que producen los monzones. De mayo a octubre el terreno se convierte en un lodazal; el cielo se cubre de masas nubosas y tormentosas. Ello impone a la Aviación en esa época un carácter restrictivo, porque ni los aeródromos son normalmente utilizables, ni el espacio aéreo es permeable a las masas de aviones. Los cinco o seis meses de monzón son de paralización en actividades de guerra.

Invasión japonesa.—Los rápidos y afortunados golpes de Pearl-Harbour y el hundimiento del "Prince of Wales" y "Repulse", ingleses, dieron a los nipones, por el momen-

to, la superioridad del mar y del aire, y a su favor se extendieron por el Asia Oriental, Insulinidia; cayó Singapur, llave de los mares orientales, y, sin obstáculo en la Indochina francesa ni en Tailandia, se lanzaron sobre Birmania.

Los objetivos que los japoneses se proponían lograr ocupando Birmania saltan a la vista. En primer lugar, socavar los cimientos de la dominación inglesa en la India, esperando que el hecho de asomarse sus Ejércitos a la frontera provocaría un despertar de rebeldía del pueblo indio. Lograr simultáneamente el corte de la comunicación Rangún-Lashio-Chung-King, lo que aligeraría el problema militar en China, y, por último, sumar a la ya extensa zona de coprosperidad oriental este país, rico en alimentos y materias primas, destacadamente en petróleo, pues venía a ser el centro productor mayor de Inglaterra antes de la guerra, ya que en 1941 llegó a 1.250.000 toneladas de excelente calidad, con 5.000 pozos en la región Tenang-Vaung.

La irrupción japonesa desde el Sur, base Bangkok, fué rápida. A principios de mayo de 1942, Mandalay y Rangún fueron ocupadas, y prontamente la invasión llegó a las puertas de la India, lo mismo por la costa del Sur (Ara Kan) que por el Norte (Manipur).

Aparte de la guarnición angloindia, había una División china a las órdenes del Coronel Stilwell, americano asesor de Chiang-Kai-Chek, que tuvo que desplazarse de las fuerzas inglesas en retirada, y en situación desesperada a través de la selva, rompiendo el cerco que le llegaron a hacer los japoneses, llegó a la frontera norte de la India por la región de Assam. Sus manifestaciones son dignas de anotarse aquí: "Nuestra campaña ha sido a ciegas. No teníamos nada de Aviación."

En concordancia con este criterio se emitieron en su tiempo opiniones autorizadas de que un mayor número de Hurricanes hubieran salvado la situación, lo que parece indicar que la superioridad aérea fué japonesa.

Sin embargo, los ingleses afirman que en Birmania se habían construido excelentes aeródromos antes de la guerra, que la rapidez de la invasión impidió hacer uso de ellos, de los que se aprovecharon, en cambio, los japoneses. Desde luego, ya la Aviación en esta fase prestó magníficos servicios en abastecimiento y evacuación de bajas. Aviones con capacidad para veinte plazas, llegaron a transportar setenta y cinco personas.

Fuó al General Alexander, antes organizador de la retirada de Dunquerque, y después ya Mariscal conquistador de la metrópoli italiana, a quien le cupo la adversa papeleta de dirigir esta trágica retirada a través de regiones desprovistas de toda comunicación y con inferioridad aérea manifiesta.

Como en otros teatros de operaciones, ha sido allí, a las puertas de la India, puesta a prueba la solidez del Imperio británico. Es de admirar la audacia y tenacidad de todos y cada uno de sus Altos Mandos, el espíritu de re-

sistencia y cohesión que siempre han sabido infiltrar en sus tropas, metropolitanas y coloniales, los Oficiales británicos, siempre dispuestos a empezar; y desde la situación militar más desastrosa en que unas operaciones les coloque, restablecen el equilibrio, y afanosamente primero y en rápida progresión después, el poder imperial vuelve a fluir a través del precario sistema arterial que les queda disponible. En esta ocasión, apoyado casi integralmente en el aire.

Compás de espera. Los "Chindits" de Wingate.—La geografía y el alargamiento de sus líneas, más que otra cosa, detuvo a los japoneses. Este alto fué mejor aprovechado por Inglaterra que por sus enemigos.

Aún estaban los japoneses forcejeando en la frontera de Assam, línea del Chindwin, en la primavera de 1942, cuando el Mariscal dió oídos a los proyectos de un extravagante militar, una de esas figuras que repetidamente da Inglaterra, medio exploradores, medio guerreros, como el Lawrence de la pasada guerra del 14: el Coronel Wingate.

Se había distinguido este Jefe como conductor de guerra irregular contra los italianos en la reconquista de Abisinia. Wingate estudió la guerra de la jungla y reconoció cuán bien preparados la habían desarrollado los japoneses. Táctica especial y equipo especial. En la selva no dominaba el material moderno mecanizado, sino la infiltración difusa, el corte de las escasas comunicaciones, el incendio. Ante esto, el tanque y las masas acorazadas se hallaban en inferioridad.

El plan de Wingate consistía en llegar al corazón de la organización japonesa y producir una perturbación en su retaguardia por sorpresa; algo así "como caballo loco en una cacharrería". Había que despreocuparse de toda comunicación terrestre y basarse en dos elementos de enlace, los únicos representativos del progreso moderno: la radio y el aeroplano, pues para todo lo demás se inspiró en los Ejércitos orientales antiguos: el elefante, el mulo, el buey.

Organizó y entrenó en el otoño de 1942 unas columnas nada ortodoxas con europeos, indios y birmanos. Warvel le dió, no gente aguerrida seleccionada por lo que a europeos se refiere, sino personal de servicios de retaguardia y de edad relativamente madura. Pero a lo que Wingate dió importancia fué a asegurar el enlace con Aviación. En cada una de las columnas que preparó iba un destacamento de personal de la R. A. F. y un Oficial aviador como Jefe. Su misión consistía en organizar en cada momento los lugares de abastecimiento, manteniendo constante comunicación radio con la Jefatura de las Fuerzas Aéreas y dando los datos convenientes para su localización por los aeroplanos, enlace con éstos y regulación del sistema de abastecimiento desde el aire.

Elijió para sus huestes un apelativo, "Chindits" (significado de medio pájaro, medio león), y a primeros de febrero de 1943 salieron sus huestes (harkas podríamos nosotros llamarlas) del ángulo NO. birmano, atravesando el río Chindwin.

No es objeto de este artículo detallar la ejecución del plan Wingate. Sólo anotaré que durante dos meses y medio estas columnas, en número de tres, con precarias comunicaciones entre sí y el exterior, se movieron ágilmente por la retaguardia japonesa, llegaron y pasaron el Irrawaddy, caudaloso río, por la región Indaw, Wintha, Katha, y destruyeron extensos trozos del ferrocarril que sigue a lo largo de

aquel río, llevando un considerable trastorno a la retaguardia enemiga, que sirvió para aflojar su presión en la frontera india y china, dando una apariencia de masa que no existía.

El recorrido medio de cada una de estas columnas fué de más de 2.000 kilómetros, siempre a través de la jungla, atravesando ríos caudalosos, sufriendo mil penalidades, pero arrostrando todo con sublime espíritu de sacrificio, sirviendo de ejemplo al propio General. La retirada fué excepcionalmente dura, pues ya los nipones los tenían localizados y los acosaban; pero, no obstante, todas las columnas regresaron, cada una por sus propios medios, y la última, la del propio Wingate, que cruzó el Chindwin en los últimos días de abril.

La forma como se realizaba el servicio de enlace y aprovisionamiento aéreo, se había estudiado detenidamente y se perfeccionó en lo que se pudo durante su ejecución. Se calculó que cada abastecimiento se escalonaría de ocho en ocho días. El Oficial de la R. A. F. del destacamento de cada columna, con antelación de unos días, hacía el plan detallado de necesidades y por radio lo comunicaba a la base para su preparación. Llegado el momento, el Oficial elegía personalmente el sitio de descarga, que debía reunir circunstancias especiales para su localización desde el aire: cauces secos de arroyadas, campos de arroz, curvas acentuadas de ríos y cañvas en la selva, que si no se encontraban naturales se hacían por las tropas cortando una extensión de las gigantes hierbas.

Preparado el lugar, se comunicaba con el mayor detalle posible a la base, y al mismo tiempo se fijaba la hora de llegada de los aviones. Esta era, generalmente, de noche, porque se ocultaba mejor a la vigilancia nipona, ya que de día delataría la presencia de las fuerzas. Además, se podía atraer al avión, ya conocedor de la zona de emplazamiento en razón a sus servicios anteriores, por la señal de una hoguera de brasa y poco humo, bien visible desde el aire, pero no de tierra, en forma de T. De día hubiera sido preciso emplear humaredas más visibles desde los contornos, y era imprescindible hacer pasar el mayor tiempo posible al enemigo en la ignorancia de la expedición. Así, el avión llegaba a la vertical, se entraba en relación por destellos (lámpara Aldis) y se procedía al lanzamiento.

Este se hacía a base de paracaídas para ciertas cosas frágiles, como baterías de acumuladores, latería, petróleo, cerillas, etc. Pero lo que no importaba su choque con el suelo—ropa, piensos y ciertos productos de alimentación—se arrojaba en sacos a medio llenar para que éstos no reventasen, y así se asegura que se perdió apenas el 2 por 100. Para asegurar la busca, se mandaba con el saco de correspondencia y algún otro, una relación detallada de los paquetes que se lanzaban.

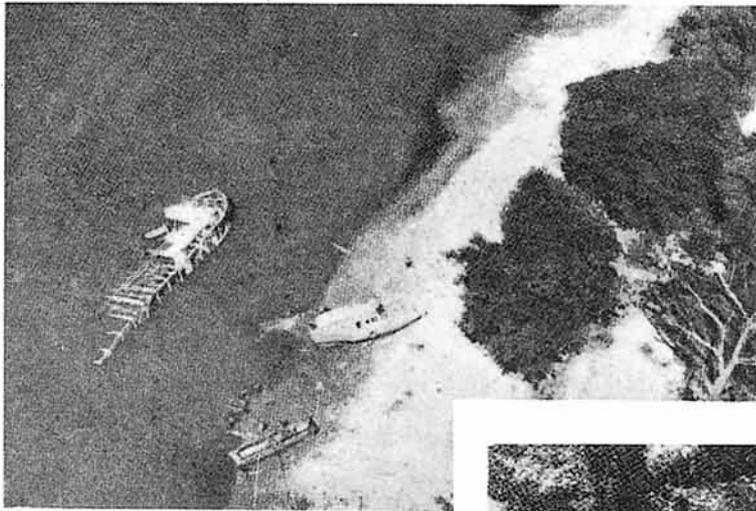
La recogida, en parte, se hacía en el mismo momento de retirarse el avión; pero luego, ya de día, se procedía a una minuciosa rebusca.

Se llegaron a enviar cosas inverosímiles: dentaduras, monóculos, testamentos. A una de las columnas se le ocurrió pedir chocolate, y como por razón de las circunstancias de guerra este producto faltaba y era un lujo en la India, se estuvo trabajando toda la noche en una casa de Calcuta para poder enviar al día siguiente, como así se hizo, cuatrocientas libras.

Una de las columnas, ya en retirada, se encontraba en

las inmediaciones de Bhamo, en el Irawaddy, con un lastre de dieciocho heridos y enfermos. En un prado preparó una pista el Oficial de enlace aéreo, inverosímil por sus dimensiones; pero no podía hacerse más, y cuando llegó el avión le puso un letrero con turbantes que decía: "Aterriza"; y como el avión que lo vio no podía hacerlo dentro de las dimensiones del campo, llamó por radio a la Base para que otro más apto lo hiciera, como así fué, y la columna salvó a sus bajas y se desembarazó para proseguir más fácilmente su marcha penosísima y acosada por el enemigo.

La protección aérea, cuando fué precisa, se dió por Hurricanes y Mohawks, prueba de que aún no habían llega-



do los cazas modernos (Spitfires, Lightnings). En esta época parece que aún no se había logrado la preponderancia aérea sobre el enemigo.

Esta campaña de tipo de guerra irregular dió enseñanza muy fructífera y fué la base del empleo de la Aviación en la reconquista de Birmania y en las operaciones defensivas que aún tuvieron que emprender los ingleses. Es ya lugar común en las crónicas e informaciones inglesas sobre las campañas de aquel teatro de operaciones, destacar el tipismo del empleo de las Unidades aéreas para variar radicalmente la logística ortodoxa, cambiando las líneas de abastecimiento de superficie por la del aire, única solución en el sentir general.

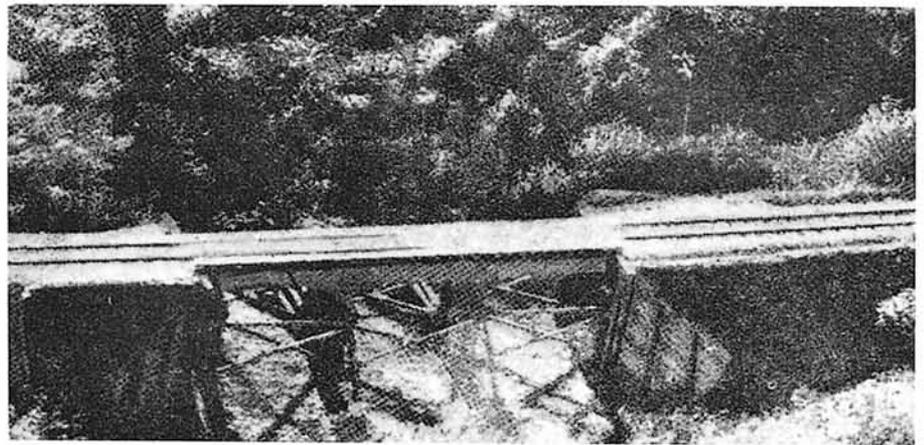
Es de hacer notar que no se destaca aquí la gran técnica que tuvo su desarrollo en los cielos europeos. Por mucho tiempo la Aviación angloindia empleó tipos de aviones atrasados por no llegarle la última técnica en sus servicios; pero es la modalidad lo que hay que destacar. La perfección del enlace en su puro sentir militar. Mucho de lo relatado y lo que por prolijo no se hace, me recuerda nuestras últimas operaciones en Marruecos los años 1924 a 1927, en las que el detalle de la cooperación con las columnas se había perfeccionado por la recíproca comprensión de situación a que se había llegado entre aviador y soldado. Ese empleo de los turbantes se prodigó allí con los

de nuestros Regulares, y hubo columna, como la de Capaz, que escribía más que el "Tostado".

La línea sobre el Hump.—Mientras esto sucedía, China había visto cortadas sus comunicaciones terrestres a través de Birmania. Se intentó sustituir por otra que había de partir de Ledo, más al Norte y por terreno más difícil, y se iniciaron los trabajos; pero era solución que requería muchísimo tiempo, superior a lo que imponía la urgencia del problema militar.

El 10 de abril de 1942, bajo el influjo personal de Roosevelt, despegó de India un Dakota, con carga de gasolina para la Aviación americana al servicio de China, para aterrizar en Junanyi, saltando sobre las altas cimas que separan a Birmania de China, y que los americanos a quienes se encomendó esta difícil misión llamaron cordillera Hump. Había que elevarse a más de 6.000 metros, con clima endemoniado de tormentas y bajas temperaturas, sobre terreno desolado y sin armas, para no perder capacidad de carga, no obstante la aparición ocasional de la caza nipona. En estas condiciones el recorrido era de 800 kilómetros, con empleo de oxígeno.

La desorientación o accidente de vuelo era pérdida segura de tripulación, aun lanzándose en paracaídas. Con el tiempo se organizó una escuadrilla de salvamento, algo así como las que funcionaban sobre los océanos.



Aspectos de la lucha contra las comunicaciones japonesas.—Arriba: El Irawaddy y la navegación sobre él.—Abajo: Objetivos como éste por centenares han constituido la diaria labor de la Aviación aliada para producir el colapso del transporte.

Ya en el otoño siguiente, pasada la época de los monzones, se proveyó con más masa de Dakotas a la 10.^a Fuerza Aérea Americana, que poco después se constituyó en Comando de Transporte Aéreo. Bien pronto el abastecimiento por aire a China superó a lo que antes se proveía por carretera, llegando a fines del año 1942 a 600 toneladas mensuales. En agosto de 1944, más de un millar de toneladas en un día de efectos militares cruzaban la inmensa cordillera.

El esfuerzo de la Aviación en relación con el rendimiento era enorme, pues cada aparato consumía en el viaje gran parte de su capacidad de carga, algo así como tres cuartas de ella. Según el General Arnold, Jefe de las Fuerzas Aéreas del Ejército americano, un grupo de bombardeo de la

14.^a F. A. en China, para realizar un servicio de guerra, necesitaba previamente hacer cuatro viajes a las bases de abastecimiento en la India, con el fin de acumular gasolina, bombas y repuesto. Parece que se tuvo en estudio el dotar a aquella Unidad de tanques de gasolina volantes, pues transportada así en vez de bidones de 200 litros, se obtenía un positivo rendimiento en el transporte como de tres veces más, y a mayor abundamiento las operaciones de carga y descarga se reducían a minutos, pudiendo multiplicarse los viajes.

Experiencia de este sistema se tenía de lo hecho desde más de cinco años en Nicaragua para sacar petróleo de la zona de Fort-Norman. Al efecto, se acondicionó un trimotor Ford, instalando en su fuselaje un depósito de aluminio de dimensiones 1,50 X 1,20 X 1,20, capacidad de 2.700 litros, tres veces más de lo que transportaba en bidones. El piloto, a veces, no se bajaba de la cabina en las operaciones de carga o descarga. Aún se sugería un mayor rendimiento llevando en remolque un planeador-tanque. Se decía que un transporte Constellation con remolque apropiado podía conducir cuarenta toneladas, lo que aseguraría un servicio de guerra de catorce bombardeos medios. No se llevó a la práctica, posiblemente porque sobre estas aparentes ventajas tenía en contra que el viaje de regreso no era aprovechable para otra clase de carga, sobre todo para el humanitario recurso de evacuación de bajas.

Ofensivas japonesas en la primavera de 1944.—Desde la invasión japonesa se había mantenido el frente estabilizado en la línea de cordilleras que separa Birmania de la India. Se organizó el XIV Ejército en octubre de 1943, bajo el mando de lord Mountbatten, y en diciembre del mismo año se dió también a la Aviación una nueva organización, constituyendo el Mando Aéreo del SE. de Asia, y dentro de él, el Comando de las Fuerzas Aéreas del Este, que comprendía la 3.^a Fuerza Táctica y la Estratégica.

Para la 3.^a Fuerza Táctica fueron llegando sucesivamente aviones de caza y caza-bombarderos de los últimos tipos: Hurribombers, Mustangs, Vengeances, Spitfires, Lightnings y Beaufighters, y últimamente, para fines de reconocimiento, una Unidad fotográfica de Mosquitos.

La Estratégica fué dotada de Wellingtons, Mitchels, Hudsons, Liberators, y finalmente, Fortalezas.

La masa de transporte aéreo, con el significativo nombre de Combat-Cargo-Task-Force (Fuerza Aérea de Combate y Transporte), se constituyó dentro de la 3.^a F. A. Táctica con Dakotas en número progresivamente extraordinario.

El Dakota (D. C. 3 americano), con sus tres toneladas aproximadamente de carga, ha constituido el paralelo del Ju-52. Uno y otro en cada bando se han construido por decenas de miles, y han sido la piedra angular del desarrollo de los transportes militares aéreos, que tan sorprendentes servicios han prestado con su influencia revolucionaria en la marcha de las operaciones.

Por último, el Mando Aéreo del SE. asiático contaba con la rama del Mando de Exploración y Vigilancia del Océano, a cargo de Catalinas, Sunderland y torpederos Beauforts.

El material japonés, superior al principio de la invasión en características y en masa, fué perdiendo progresivamente en una y otra condición. Dentro de las escasas fuentes de información sobre este particular, parece que los japoneses,

en beneficio de una mayor maniobrabilidad y rápida subida, menospreciaron la solidez, y sobre todo, la protección blindada del personal, muy en consonancia esto último con el punto de vista nipón sobre el valor de la vida humana. Así, el casa Zeke 52 (inmediato sucesor de Zero) pesaba solamente 2.700 kilogramos, con motor de 1.100 HP., y estaba armado con dos ametralladoras de 7.7 mm. y dos cañones de 20, lo que le permitía una buena velocidad horizontal y ascensional.

Otros, como el Toni-1 y Tojo-2, monomotores también, fueron apareciendo en el teatro de operaciones más protegidas, pero siempre en inferioridad de condiciones con los contemporáneos de los aliados, y en similitud de características relativas se encontraban los bimotores Nick-1 y Oscar-2, todos a base de motores de 1.100 HP. y deficientemente armados y protegidos.

A primeros de 1944 parece inferirse que los ingleses tenían el propósito de realizar la recuperación de Birmania, a juzgar por acciones que se iniciaron en tres puntos: Arakan, al sur hacia la costa; Manipur, en la frontera NO. de la India, y la División Stilwell, descolgándose de la frontera china por el Norte, avanzando hacia Myitkyina, en el alto Irrawaddy. En cooperación con esta última merece anotarse una segunda infiltración de los "Chindits" de Wingate, esta vez transportados por vía aérea.

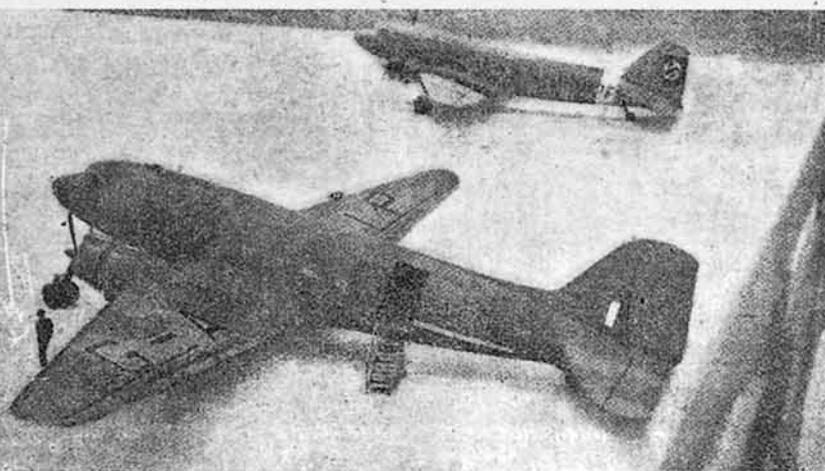
Arakan.—Al intento de avance inglés en febrero de 1944 por la zona de Arakan hacia el Sur, reaccionaron los nipones con una violenta ofensiva, logrando desde los primeros momentos cortar la 7.^a División angloindia, que constituía el flanco izquierdo, quedando fraccionada en destacamentos y amenazando a otras grandes Unidades de igual suerte, peligro que soslayaron retirándose a sus bases.

La División 7.^a empezó a ser abastecida por Aviación, con las enseñanzas ya logradas en el raid de Wingate, y durante veintidós días, recuperada la moral al verse así sostenida, dió tiempo a ser auxiliada por otras fuerzas y restablecida la situación. En los veintidós días recibió 1.540 toneladas de elementos de guerra y víveres en unos 400 servicios, lo que supone un promedio de 37 servicios de abastecimiento por día, a tres toneladas cada uno, que corresponden a la capacidad de carga del Dakota (110 toneladas diarias).

Así, si aceptamos para la División efectivos de 12.000 hombres, éstos recibían diariamente más de 100.000 kilogramos diarios, en una proporción de unos diez kilogramos por plaza, que si no era extraordinario para el consumo luchando, se comprende que era bastante para hacer frente a una situación apurada, imposible de resolver por otro medio. Parece que un solo Dakota se perdió, lo que prueba la superioridad aérea de los ingleses.

Puede afirmarse que la 7.^a División hubiera sucumbido a no ser por el socorro recibido por el aire, y tras el aniquilamiento de ella, el problema en la frontera india hubiera tenido resonancias difíciles de prever.

Manipur.—A mediados de marzo, aun casi sin liquidar la situación de Arakan, los angloindios, en un intento de forzar el paso del Chindwin desde la región de Manipur, sufrieron igualmente una violenta contraofensiva, que llevó a los japoneses a la región Imphal-Kohima, quedando con las comunicaciones cortadas unas cuatro Divisiones. La invasión estaba bien estudiada, con proyectos ambiciosos so-



Dakota junto a Ju 52. Los dos elementos de transporte aéreo creados en uno y otro bando de beligerantes. Se han empleado por millares y han sido representativos de la revolución logística de esta guerra.

bre la India, y prontamente la situación de las fuerzas terrestres llegó a ser crítica.

El valle de Imphal está a 600 metros de altitud, forma un rombo de 70 x 40 kilómetros, constituyendo su contorno una serie de montañas que alcanzan altitudes de 2.000 metros.

Todas las carreteras de la zona quedaron cortadas, algunos aeródromos fueron abandonados, y otros siguieron funcionando dentro de la bolsa, bajo el fuego de la artillería enemiga, que ocupaba las principales alturas circundantes.

El grupo de la 3.^a Fuerza Táctica que guarnecía Manipur siguió funcionando con unas escuadrillas (Spitfire-Supermarine, Hurribomber y Hurricane), que se mantuvieron en los citados aeródromos, y otras desde fuera (Spitfires), que por el día se trasladaban a ellos.

Las misiones de este grupo eran:

- 1.^a Mantener la superioridad aérea, y así cubrir el cielo del valle de Imphal.
- 2.^a Apoyo aéreo táctico a los dos Cuerpos de Ejército que quedaron cortados.
- 3.^a Atacar las comunicaciones y puntos vulnerables enemigos.

Las circunstancias eran precarias, sobre todo para las Unidades que funcionaban dentro de la bolsa, pues no podían mantener una apropiada red de acecho y los aviones japoneses se les echaban encima de improviso, pues en vez de entrar en altitud se cubrían de la radiolocalización, llegando rasando el cinturón de alturas. Para subsanar este peligro se apeló a procedimientos sencillos, como poner en algunos de los picos que se conservaron, disimulados puestos de indígenas que tocaban tambores o encendían hogueras al apereibir la aproximación de los aviones.

El personal y pilotos alternaban sus servicios de vuelo y aeródromo con la defensa del campo, y los últimos, muchas veces, a falta de personal auxiliar, tenían que atender a sus aviones y de noche dormían bajo las alas.

Por otra parte, Imphal está a unos 700 kilómetros de Calcuta, de donde venía todo aprovisionamiento por un ferrocarril no terminado y otras comunicaciones asimismo precarias. A esta situación militar tan crítica respondió la Aviación espléndidamente.

Se trasladaron, en el transcurso de treinta y seis horas desde que se dió la orden, dos Divisiones de tipo completamente normal, con sus hombres, ganado, piezas de campaña y servicios; una, la 5.^a india, que antes había ido de refuerzo a Arakan y estaba en Maungdaw, a unos 600 ki-

lómetros; fué el primer transporte aéreo de una División normal. Otra División se llevó desde zona extrema de la India, donde se hallaba en reorganización. Se comprende que el movimiento de estas Unidades por medios de superficie hubiera necesitado más de una semana.

Con este refuerzo la situación se fué restableciendo pasado el período crítico de fines de mayo, salvando uno a uno los centros que, como Kohina, a 1.600 metros de altitud, habían quedado aislados. Diariamente llegaban por el aire 300 transportes desde bases que estaban a 350 kilómetros, sumándose seguramente los servicios del 31 Escuadrón de Transporte del grupo de unos 25 a 30 Dakotas y los del Mando americano de auxilio a China, que proporcionaría el resto. Es curioso hacer observar que, ordenado a los servicios de Ingenieros de la R. A. F. la construcción en el valle de una pista para aterrizaje de 4.000 pies, se sufrió un error de transmisión, y la orden recibida fué de 4.000 yardas; esto fué un éxito, porque realizada a costa de gran sacrificio, aun atacada por la Aviación enemiga, siempre daba lugar para tener un trozo arreglado donde llegase tan inmenso servicio aéreo.

Se calcula para los tres meses que duró el aislamiento, que los 45.000 hombres que quedaron en la bolsa recibirían diariamente no menos de 700 toneladas diarias por término medio, comprendiendo en este período 7.000 toneladas de raciones, 423 de azúcar, 2.000 de cereales, 37.575 de gasolina, 5.000 pollos vivos y 43 millones de cigarrillos, más los efectos de guerra, lo que está en consonancia con la información dada de 300 servicios diarios de Dakotas, a cuya masa puede suponerse una capacidad de carga de 600 a 900 toneladas, según la distancia del transporte, en el caso actual, superior a 300 kilómetros. Se llega a la cifra por soldado de 13 kilogramos diarios, muy semejante a la calculada para el caso de Arakan.

Segunda expedición de los "Chindits".— Contemporáneamente con las operaciones de Imphal, se encargó a Wingate otra misión del carácter de originalidad y audacia que distinguió a la ya citada.

Esta consistió en transportar por aire muy a retaguardia del frente japonés, a más de 250 kilómetros, una División de sus "Chindits". El propósito de esta operación era aliviar la situación del General Stilwell, que con sus fuerzas chinas seguía en la frontera norte protegiendo los trabajos de la carretera de Ledo (pretendida sustitución de la de Lashio), y estaba acosado por una División japonesa bien equipada desde la región de Myitkyina. Al efecto, a mediados de marzo de 1944, una noche descendieron en paracaídas en las cercanías de Katha, a mitad de distancia entre Myitkyina y Mandalay, personal de Ingenieros y maquinaria de trabajo, y en pocas horas, sin que el enemigo se apereciera, improvisaron una pista, que permitió llevar en aviones y planeadores remolcados, que tuvieron que remontarse a 2.600 metros, 500 hombres la primera noche (servicio que en la forma indicada, con remolque, pudieron realizarlo poco más de diez transportes).

En una semana se había llevado toda una División con 250 toneladas de abastecimiento y 1.200 mulos y caballos (todo ello puede suponer de 500 a 600 servicios). Después siguió continuamente abastecida por el aire.

La operación tuvo éxito, pues los japoneses tardaron seis días en encontrar el escondrijo, y por la fecha, por tierra y aire eran suficientemente fuertes, llevando la perturbación a todas las comunicaciones japonesas de la 18 División, que era la que se oponía a Stilwell; fué rechazada, y éste se unió con los "Chindits" en Myitkyina. Wingate no lograría ver el resultado de su obra por haber sido víctima durante su ejecución de un accidente de aeroplano.

Reconquista de Birmania.—Todas las operaciones anteriores fueron forjando, ante el imperio de la necesidad, el elemento básico que había de traer la solución a la reconquista de Birmania. Lord Mountbatten, al enfrentarse con el problema, calificó tal empresa como "la pesadilla logística más grande de la guerra". Efectivamente, aun cuando atraía como más simple la estrategia anfibia de acometer con poder naval y aéreo contra la costa (Akyab y Rangún) y subir por el Irrawaddy de Sur a Norte, y a Lord Mountbatten, marino, no se le podía escapar esta idea, pues fué el impulsador y organizador de los primeros elementos encaminados a ofensivas de este género, no debió ver la solución por el mar practicable cuando se lanzó a la solución inversa de reconquistar de Norte a Sur por vía terrestre, aun cuando más acertadamente podría denominarse autoterebre.

El esquema de la solución estribaba en las siguientes premisas:

- Superioridad aérea, que se contaba con ella.
- Capacidad de transporte aéreo y adecuada organización de las Unidades de abastecimiento por el aire, que se había puesto a prueba y perfeccionado en las operaciones anteriores.
- Organización de un sistema de bases, coincidente con las aéreas, guarnecidas por Compañías de abastecimiento (R. A. M. O.: Rear Airfield Maintenance Organisation), especialmente creadas, que establecieron sus parques en los aeródromos de la zona de Manipur.

Las escuadrillas del Comando de Transporte Aéreo y estas Compañías constituían un conjunto armónico.

Se adquirió la enseñanza en las etapas anteriores de que estos parques-base no podían homogeneizarse en materias, sino que en cada uno de ellos había que disponer de todo, pues de otro modo obligaba a los aviones a ir de aeródromo en aeródromo para completar su carga. Esto exigía una organización muy compleja de cada una de las referidas Compañías.

Durante la crisis de Arakan, parece que ya funcionaban cinco o seis de estos organismos.

Su distribución y constitución respondía a los sectores del frente en que las fuerzas terrestres operaban. Entre bases y frente terrestre móvil, nada. Se partía de la inexistencia de una logística terrestre; ésta surgía, como el Guardián por sus ojos, en otros aeródromos de campaña correspondientes a División o Sector de determinada Unidad, a los 200, 300 ó 400 kilómetros, según fuera realizándose la invasión.

Al efecto, cada gran Unidad terrestre llevaba como dotación unos elementos organizados de ingenieros de infraestructura aérea, con su maquinaria de trabajo apropiada a la rápida construcción de Pistas Dakota (no otra cosa que en las clásicas Divisiones o Cuerpos de Ejército, las Unidades de Zapadores, Pontoneros, etc.). Unas doscientas de estas pistas se escalonaron entre Imphal y Rangún.

Ejemplo de pista sin aeródromo abierta en la jungla. El aviador no tiene opción en la dirección del aterrizaje.

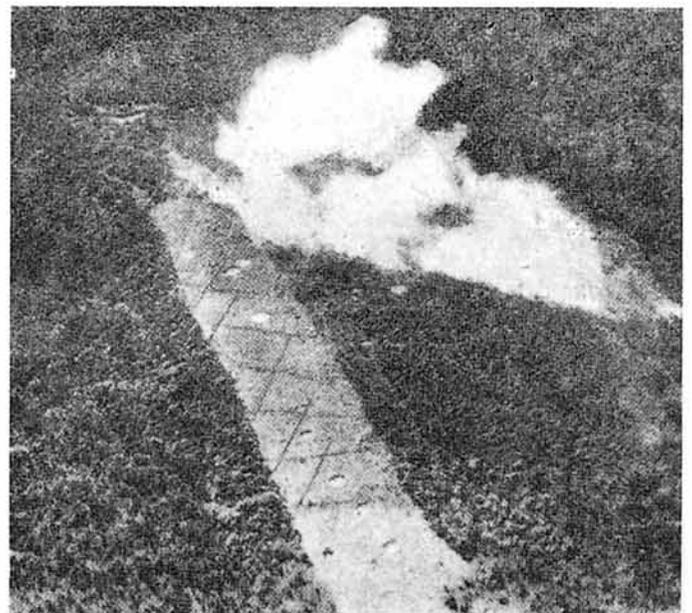
Estas pistas parece ser se construían en gran dimensión, cuando las circunstancias lo permitían, a las que llegaban las masas de Dakotas (y también los aviones de guerra propiamente dicho), o simplemente pistas alargadas, naturalmente en la dirección de los vientos, dejando al piloto arreglárselas como mejor pudiera, si éste veleidosamente cambiaba de rumbo. De éstas, seguramente debían hacerse con profusión para Unidades pequeñas, pues se prestaban a ramificación del aprovisionamiento desde las bases grandes por aviones de tipo enlace (L-4 y L-5. Sentinel), que aparte de la gran ventaja de llevar lo más cerca del combatiente sus medios de vida y guerra, lo principal es que servían para evacuar bajas, salvando muchas vidas y aliviando a las fuerzas de estos servicios sanitarios terrestres.

Estos aeródromos-pistas constituían las cabezas de etapa de las Intendencias divisionarias, continuadoras de las Compañías de abastecimiento de las bases de retaguardia. En ellas siempre había el Oficial de enlace de la R. A. F.

La organización mencionada se doblaba para el servicio sanitario; es decir, que en las pistas del frente había destacamentos de socorro que recogían a los heridos y los preparaban para el transporte aéreo, y en las bases de retaguardia había establecidos hospitales de evacuación, donde se prestaban los auxilios necesarios y se clasificaban para su destino definitivo. Un servicio sanitario interesante que merece apuntarse es el de saneamiento de zonas palúdicas por riegos de desinfectantes D. D. T., que permitía sanear en diez minutos una superficie de 800 acres y se repetía mensualmente.

Con el fin de simplificar los transportes, que eran deficientes desde Calcuta a las bases de Birmania, se montó una Pipe-line para los carburantes, como se ve en la fotografía de varias conducciones, correspondientes, naturalmente, a las distintas especies de gasolina y lubricantes líquidos. Creo hacer destacar esta modalidad, que afecta muy de cerca a las fuerzas aéreas, pues últimamente se ha publicado la existencia de una Pipe-line entre Inglaterra y Francia, bajo las aguas del Canal, para abastecimiento del Ejército de invasión. Esto parece indicar que un nuevo elemento de dotación aparece para las grandes Unidades aéreas en determinadas circunstancias de servicio.

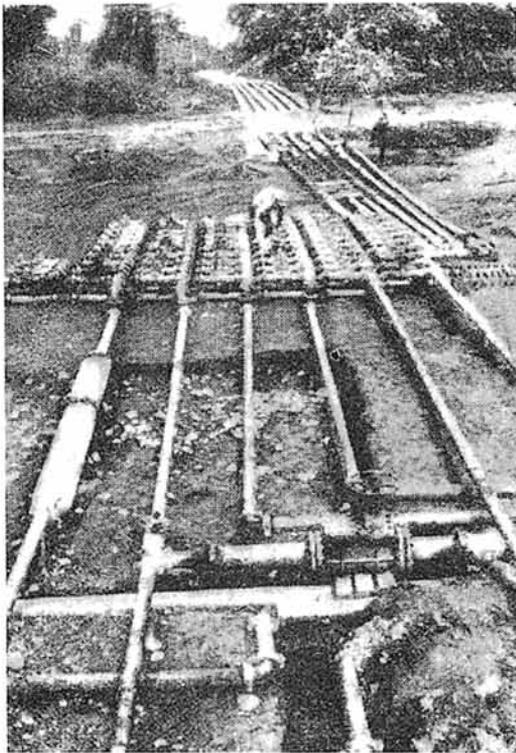
Se hizo también frecuente uso del recoge-cargas (adaptación del recoge-partes), que permitía ampliar el plan de las Unidades de transporte sin necesidad de pistas, muy útil para correspondencia y mercancías de ocasión, y se han



debido hacer ensayos para elevar heridos, lo que ofrece una especial perspectiva. El personal de los servicios terrestres ha de estar consiguientemente ducho en el manejo de los dispositivos empleados a tal fin.

Asimismo se han filtrado, a través de las noticias de guerra, indicios de que hayan sido empleados helicópteros Sikorsky, ya en servicio por Unidades en la flota americana, y hasta hidros Short Sunderland llegaron a enviarse a lagos del interior birmano para evacuación de bajas.

Cómo la indicada organización de abastecimiento fué desarrollándose en amplitud, puede apreciarse por los siguientes datos: En Arakan se empezó con dos escuadrones Dakota y cinco o seis compañías, y pronto se aumentaron a ocho escuadrones (cuatro ingleses y cuatro americanos). Por el número de servicios que estas Unidades realizaban,



Ante el problema de transporte de la ingente cantidad de gasolina desde los puertos a Manipur, se construyó una pipe-line, de la que es parte esta foto.

parece desprenderse que el número de aviones que los constituían era de 20 a 24, y así en la citada época podrían ser cerca de 200 el total de los empleados.

En las operaciones de Manipur se aumentaron seis escuadrones (cinco americanos y uno inglés), con lo que la cifra se elevó a los 300 servicios diarios de que se ha hecho mención.

En las operaciones que empezaron en noviembre del 44 y que culminaron con la toma de Rangún y ocupación casi total de Birmania, esta organización ha tenido un enorme desarrollo, como se desprende de los datos siguientes: En tres meses (enero, febrero y marzo del año actual) la 10.^a Fuerza Americana de Transporte y la inglesa Combat-Cargo-Task-Force, con Dakotas y Comandos (C. 46 y C. 47),

transportaron más de 250.000 toneladas de abastecimiento, 236.000 personas y evacuaron 70.000 bajas (cifras aún superadas en abril).

Refiriéndonos a las dos primeras cifras, pues la última es aprovechamiento de retorno, y reduciéndolas a promedio por día, resultan para mercancías 900 servicios diarios y para personas 87 servicios; es decir, unos 1.000 servicios (según una información, en abril salía un promedio de 1.200), que probablemente no serían repetidos, dada la distancia a la que se verificaban, y cabe deducir que éste era el número de aviones, y consecuentemente organizados en unos 50 escuadrones. El transporte indicado puede corresponder a siete u ocho trenes diarios de 40 vagones; pero que correspondiendo a un recorrido de 400 a 500 kilómetros diarios, cabe equiparar este servicio a cifra mayor, por el tiempo en que lo realiza y el ilimitado rendimiento del espacio aéreo, si se le compara con las servidumbres de la línea férrea, en sucesión de convoyes, estaciones, etc. El 80 por 100 del abastecimiento se descargaba en aeródromo, y el 20 por 100 restante se lanzaba en vuelo. Hasta locomotoras (en varias piezas) se trasladaron por este medio.

Si se calcula que el abastecimiento se hacía para dos Cuerpos de Ejército (cinco o seis Divisiones), que puede cifrarse en efectivos totales de 100.000 hombres (seguramente por exceso), los 900 servicios diarios representan más de 2.500 toneladas, ó sea 26 kilogramos por plaza (probablemente más), lo que pone de manifiesto cómo progresivamente desde Arakan fué dándosele mayor volumen al sistema.

El detalle de las operaciones militares no es propósito de este trabajo; sólo anotaré que se repitió en noviembre, cuando el monzón y los ataques japoneses de la primavera habían sido salvados, el plan que se vió iniciar en los primeros meses del año: el XIV Ejército, a las órdenes del General Slim, avanzó desde la región de Manipur; el General Stilwell, con la 36 División china, desde el Norte, bajando por el valle del Irrawaddy; ambos se unieron en diciembre en la zona Indaw-Khata, continuando su progresión por el valle hacia Mandalay, que ocuparon a mediados de marzo. Simultáneamente se avanzó por la costa de Arakan, ocupando los puertos de Buthidaung, Maungdaw y Akyab, y como la época del monzón se echaba encima, cuando ya el XIV Ejército avanzaba por el sur de Mandalay, una operación anfibia en los primeros días de mayo, sin apoyo naval, pues no podían acercarse los barcos de guerra, y sólo por el poder aéreo, con paracaidistas y fuerzas desembarcadas por tierra, dieron a los aliados la posesión de la capital administrativa y puerto comercial de Rangún, y con él, la reconquista de hecho de toda Birmania.

Todas estas operaciones se hicieron bajo el dominio absoluto del espacio aéreo; de otro modo hubiera sido imposible realizar este audaz plan. Como informaba en marzo el portavoz del Ministerio del Aire, era la de Birmania guerra de comunicaciones: "Los japoneses tienen el ferrocarril, las carreteras y las vías fluviales. Nosotros, el aire. Aquéllas, muy vulnerables; la nuestra, no."

La 3.^a Fuerza Táctica y la Estratégica machacaron las elementales vías de comunicación, reproduciéndose el procedimiento del plan de invasión de Normandía: puentes, estaciones, almacenes, embarcaciones fluviales, fueron deshechos y desarticulados los movimientos del enemigo. Sobre ello no he de extenderme, pues no agrega nada a lo que con más técnica y más elementos se hizo en la invasión de Europa.