

Reflexiones sobre el aerotransporte norteamericano en la segunda guerra mundial

Por el Dr. JAMES A. HUSTON.

Profesor Auxiliar de Historia, Universidad de Purdue.

(Publicado en *Military Review*.)

Estrategas, desarrollando la política militar, deben estudiar la segunda guerra mundial para determinar si los gastos futuros en hombres y equipo para operaciones aerotransportadas están justificados.

Logística aerotransportada.

Los procedimientos de abastecimiento aéreo dejaron mucho que desear y cualquier operación como la trazada para *Arena* (el establecimiento de una cabeza aérea independiente al Este del Rhur) hubiera sobrecargado las organizaciones de abastecimientos existentes hacia el fin de la Guerra. El IX Mando de Aviones de Transporte de Tropas recomendó en noviembre de 1944 los siguientes procedimientos basados en estas experiencias:

1. Las misiones de reabastecimiento para una operación aerotransportada (OAT) (*) no debería dejarse sobre una base "a pedido", sino trazarse y programarse para llevar las máximas necesidades de la división aerotransportada (DAT). Estos abastecimientos deberían empaquetarse y distribuirse a los campos de partida antes de la operación, y una reserva de abastecimientos a granel, paracaídas y envases debería estar disponible.

2. Debería organizarse un depósito de abastecimiento aéreo en cada zona de brigada para recibir y empaquetar los abastecimientos.

3. Deberían organizarse adecuados equi-

pos de carga para cargar los aviones y acompañar a los mismos para arrojar los bultos.

4. Es necesaria la estrecha coordinación con las fuerzas aéreas tácticas para el uso de aeródromos de entrega adelantada y el control de primera línea para los aviones por llegar.

5. Los planes deben incluir el posible uso de caza-bombarderos para entregas de emergencia.

Otra recomendación incluía el establecimiento de una organización de distribución y prioridad, bajo el Comandante Supremo, la formulación de planes para el uso de aeródromos para operaciones no tácticas de abastecimientos y sugerencias concretas para mejoras en capacidades de aviones de transporte de carga.

Aún no se había fijado el tipo de organización logística que manejaría los abastecimientos en una cabeza aérea establecida en una operación de gran escala. Los Estados Unidos no habían desarrollado un equivalente del Grupo Británico de Aeródromo para la entrega aerotransportada a vanguardia, pero aún esa organización difícilmente podría haber manejado abastecimientos para una gran cabeza aérea. Se hubiera necesitado para esta clase de operación algo semejante a los batallones portuarios y otras organizaciones de la zona de etapas.

(*) Se conservan la siglas empleadas por el autor, ya que en todos los casos explica el significado de las mismas.

Aplicación de Doctrina.

De hecho, muchas preguntas sobre los principios que gobiernan el empleo de tropas aerotransportadas podrían contestarse sólo parcialmente, porque a pesar de una impresionante lista de OAT de la segunda guerra mundial, la experiencia fué insuficiente para dar respuestas concluyentes a muchas cuestiones fundamentales. Los esfuerzos para llegar a los principios correctos sobre la base de una o dos o aún de ninguna experiencia están destinados a ser deformados. La referencia frecuente a tal o cual operación como una "prueba" de una generalización particular, refleja, más que otra cosa, una idea preconcebida en busca de justificación—que puede haber sido suficientemente correcta en sí misma aunque la calidad de su prueba comprobada con hechos pueda ser dudosa. Al mismo tiempo, muchos de los principios deben ser tan evidentes como para hacer la enseñanza a golpes innecesaria. La flexibilidad parece ser normalmente una regla más segura en asuntos militares que difíciles y rápidos principios. Esto llega a ser especialmente cierto cuando se están considerando nuevos medios de hacer la guerra. Una fidelidad muy firme a los conceptos previamente establecidos puede conducir a una presunción que niega la plena explotación de todas las posibilidades en métodos nuevos. Obtener la máxima fuerza en tierra, en un tiempo mínimo, fué un principio bien establecido de las OAT. Sin embargo, condiciones especiales en Corregidor hicieron necesario violar ese principio, teniendo los aviones de transporte de tropas que hacer varios pases sobre la zona objetivo para que las tropas paracaidistas pudieran acertar la pequeña zona de lanzamiento.

Aun los principios de guerra consagrados merecen una nueva consideración de tiempo en tiempo. El principio de masa, por ejemplo, aparece casi siempre en exposiciones oficiales de doctrinas; las tropas aerotransportadas deben emplearse en masa. Sin embargo, las operaciones de Sicilia y Normandía tuvieron éxito aun cuando los lanzamientos fueron dispersos. (De hecho, puede que debieran su éxito, en parte, a ser dispersos.) Cuando deben emplearse tropas aerotransportadas contra zonas de defensa inmediatas, puede ser mejor tenerlas dis-

persas que concentradas para anular la efectividad de los contraataques. Además, es posible que una DAT que tenga las misiones de destruir instalaciones de comunicaciones y abastecimientos enemigos o de crear desorden y confusión en zonas de retaguardia del enemigo, pueda cumplir mejor su misión por medio de tropas dispersas. La dispersión de 243 escuadras bien adiestradas y hábilmente conducidas como patrullas separadas sobre una zona extensa para cortar alambres, destruir puentes, desbaratar ferrocarriles y destruir centros de transmisiones y depósitos de abastecimientos, puede causar estrago en las zonas de retaguardia enemigas antes de infiltrarse hacia atrás a líneas amigas.

La simplicidad es otro principio de guerra. Estricta adherencia a él descartaría todas las OAT principales. Su complejidad es una de sus características distintivas. Si un Comandante pudiese escoger siempre el plan más simple sobre el más complejo, casi siempre elegiría un ataque terrestre. Pero si pretenden resultados decisivos, entonces el esfuerzo "extra" necesario para superar las complejidades de montar un ataque aerotransportado bien pueden valer la pena.

Tener inactivas tropas altamente adiestradas y costosamente equipadas, como las que integran las unidades AT y de aviones de transporte de tropas (AAT) puede constituir una violación del principio de la economía de fuerzas. Sin embargo, las fuerzas AT llenan dos funciones importantes aun cuando ellas permanezcan inactivas. Primero, constituyen una amenaza estratégica. Sin duda alguna, esto afecta a las disposiciones de tropas enemigas. Ciertamente, los Comandantes alemanes dieron un "suspiro de alivio" cuando nuestras TAT fueron empeñadas en Holanda. Aun entonces, ellos estaban inquietos acerca del posible empleo de la 17 DAT. De nuevo, en las Ardenas, los alemanes sintieron alivio cuando supieron que las 17, 82 y 101 DAT estaban siendo empeñadas en tierra. El General Student, comandante paracaidista alemán, declaró después de la guerra que la existencia de las unidades AT dentro de los ejércitos aliados era un importante factor a considerar por los jefes alemanes, porque los obligaba a mantener grandes reservas fuera de todos los frentes en previsión al empleo de

aquellas fuerzas. Este factor singular, dijo, contribuyó grandemente a destrozarse la flexibilidad en empeñar unidades alemanas.

Segundo. Las TAT mantenidas fuera de acción formaron una efectiva reserva estratégica para hacer frente a emergencias. La mejor reserva era una formada de tropas excelentes, y una que pudiese ser empeñada rápidamente en cualquier sector. Las DAT llenaban estos requisitos admirablemente. Podían adiestrarse y prepararse para operaciones futuras y ser empeñadas, a corto plazo, en cualquier parte del TO. Empeñadas en la acción, podían tener una influencia decisiva. El refuerzo paracaidista de la cabeza de playa de Salerno y el movimiento aéreo de la 17 DAT al Continente durante la Batalla de las Ardenas, indicaron las ventajas de emplear tropas aerotransportadas para tales emergencias. Las DAT que estuvieron en reserva del SHAEF el tiempo de la contraofensiva alemana en las Ardenas, tuvieron una importancia capital en el resultado de esa operación. Es cuestionable que una reserva de TO efectiva hubiera estado a mano de no haber sido estas divisiones aerotransportadas, y por tanto, había un motivo especial para relevarlos de una continua acción terrestre.

Organización y Control.

La organización de unidades AT tuvo por base normalmente: primero, las limitaciones de transporte aéreo, y segundo, las misiones terrestres que se esperaba que las unidades llenasen. Conforme a su organización original, el pelotón de fusileros paracaidistas tenía sólo dos escuadras de fusileros—cada una equipada con una ametralladora ligera—y una escuadra de morteros de 60 milímetros. Sin duda, la falta de una tercera escuadra de fusileros y la adición de ametralladoras y morteros se debió a un intento para conservar el pelotón reducido para asegurar la transportabilidad aérea y, además proveerla con su propias armas para que, en un lanzamiento paracaidista, no tuviese que depender en la incierta proximidad de un pelotón de morteros y ametralladoras separado. Más tarde, la organización de las unidades de planeadores representó aún más un alejamiento de la organización de las unidades de infantería mode-

lo. Los pelotones de planeadores eran similares a los pelotones de infantería normales, pero una compañía de infantería en planeadores tenía sólo dos pelotones de fusileros. Además, el regimiento de infantería en planeadores contaba sólo con dos batallones.

La omisión, en la organización de la pequeña unidad de la doctrina táctica norteamericana reglamentaria (que tenía por base la organización ternaria) hizo necesario que los comandantes improvisaran nuevas tácticas o nuevas unidades. Las Fuerzas Terrestres del Ejército (FTE) habían insistido en que las TAT deberían combatir como otras unidades de infantería; que el aire era simplemente otro medio de transportarlas al campo de batalla. Pero la disparidad en la organización entre unidades AT y de Infantería y la falta de unidad entre las organizaciones de paracaidistas y planeadores, hizo extremadamente difícil la aplicación de cualquier doctrina táctica uniforme. Sin duda, hubiera sido mejor tener menos unidades de paracaidistas y planeadores y tenerlas organizadas según el principio ternario, que tener muchas unidades con una organización aparentemente incompleta. Esta era la situación de los comandantes de unidades AT después de las experiencias del combate. Seguramente, tales defectos en la organización fueron evidentes desde el principio. Sin embargo, fué sólo después de que fueron repetidamente "probadas" en el combate cuando se hicieron modificaciones.

Estas mismas tendencias aparecieron en la organización de la DAT. Al principio, la organización AT no incluía lugar para la DAT como tal. Por el contrario, la creencia era que los regimientos AT podían agregarse a las DI normales en cualquier operación AT que emplease unidades de ese tamaño. Luego, tomando nota de la organización alemana de divisiones de paracaidistas y las deducciones de la captura de Creta, así como la experiencia británica en la organización de DAT, que incluía tropas paracaidistas y de planeadores, las FTE aceptaron la idea de la DAT como un tipo distinto de organización, que debía ser especialmente adiestrada y equipada. De nuevo se dió importancia a limitar su tamaño y equipo de acuerdo con la necesidad del transporte aéreo.

El fallo del General McNair de que la DAT

"debería desarrollarse con una extrema economía en gastos de operación y medios de transporte que no tiene parangón hasta hoy en nuestra organización militar", impuso severas limitaciones sobre las actividades de estas divisiones. La falta de transporte, por ejemplo, impuso un continuo e irritante problema en el traslado de tropas a las zonas de adiestramiento y enfrentar los problemas administrativos. Hasta octubre de 1943, la DAT tenía un total de 415 vehículos a motor—la mayoría "jeeps"—, 82 camiones de dos y media toneladas y 22 de tres cuartos de tonelada. La DI normal, naturalmente, era considerablemente mayor (14.248 hombres, comparados con los 8.520 de la DAT); pero su proporción de vehículos a motor era mucho más grande. Por ello, la DAT necesitaba pedir camiones prestados o que se le agregaran unidades especiales de camiones para cumplir sus misiones de adiestramiento y labores administrativas y para dar apoyo para acciones de combate.

La limitación en medios de transporte, aparentemente, se basó en la creencia de que la DAT sería relevada del combate dentro de tres a cinco días después de ser empeñada. Esto nunca resultó verdad. Las consideraciones del transporte aéreo no fueron necesariamente válidas para restringir tan severamente la dotación de camiones de dos y media toneladas. Un número más adecuado de camiones pesados no sólo hubiera contribuido más a hacer el mejor uso del tiempo de adiestramiento y a técnicas más efectivas de abastecimiento de unidades mientras estuviesen en guarnición o zonas de adiestramiento, sino que tales medios de transporte orgánico pudieron ser invaluable al trasladar abastecimientos a los aeródromos para misiones de reabastecimiento en OAT y para aumentar la maniobrabilidad de los componentes transportados por mar y tierra de las divisiones cuando tales unidades fuesen empeñadas para sostener acciones terrestres como divisiones de infantería. La agregación normal de unidades de paracaidistas adicionales a las 82ª y 101ª DAT significa un esfuerzo aún mayor sobre los transportes autorizados de estas divisiones.

La falta de un pelotón de reconocimiento, de suficiente policía militar, y de una organización satisfactoria de mantenimiento de paracaídas y medios de transmisiones con-

dujeron a los comandantes de DAT a improvisar organizaciones más adecuadas. El hecho de que la verdadera organización tenía poca semejanza a los cuadros oficiales de organización fué una indicación de las imperfecciones de éstos. Bastante difícil en cualquier organización militar, la cuestión de qué personal adicional era realmente esencial fué especialmente incómodo en la DAT. Quizá se dió demasiada importancia a la "extrema economía en gastos de operación y medios de transporte". Algunas veces la reducción en el tamaño de una organización equivale a reajustarla, y la ilusión de una "división reajustada, reducida para alta movilidad, pero con tremenda potencia de fuego para acción de gran poder de choque" atrae simpatizantes que desean demostrar los mejores resultados por los esfuerzos aplicados. En efecto, el reajuste, llevado al punto en que lo fué en las DAT, puede convertir la organización en relativamente inefectiva. Puede ser mejor tener sólo tres batallones; pero tenerlos bajo control por medio de buenas comunicaciones, abastecidos con adecuados transportes y operando con el beneficio de suficiente reconocimiento, que tener nueve batallones sin medios adecuados de control, reconocimiento efectivo y apoyo. Por otra parte, puede haber sido el punto de vista del General McNair que sería mucho más fácil añadir a una organización que restarle, que las necesidades deben ser claramente demostradas antes de darlo por sentado y que el curso más prudente sería el de la economía en la organización inicial.

No se sabe por qué no se siguió la práctica británica en la proporción paracaidistas-planeadores en la DAT norteamericana. Aparentemente, la organización norteamericana fué predicada bajo el concepto de emplear tropas paracaidistas como "cabeza de flecha" para preparar el camino para aterrizajes de planeadores, y el General McNair no pudo encontrar las razones de la organización británica (dos brigadas de paracaidistas y una de planeadores) para justificar un cambio. Pero ninguna división norteamericana entró jamás al combate con una organización de un regimiento de paracaidistas por dos de planeadores. El cambio en la proporción de unidades de paracaidistas y planeadores en la 82ª DAT, cuando

se trasladó a ultramar, se debió, aparentemente, tanto a la necesidad de conservar espacio de embarque como a algún cambio en concepto, ya que otras divisiones conservaron su antigua organización.

Las ventajas de emplear tropas paracaidistas sobre tropas de planeadores, al obtener un máximo de hombres sobre el terreno en un mínimo de tiempo, y el menor número de aviones y las más cortas columnas de ATT necesarias por tropas paracaidistas, impresionaron a los proyectistas de OAT. La 82.^a y 101.^a DAT tenían una organización de tres regimientos de paracaidistas y un regimiento de planeadores para las operaciones de Normandía y Holanda. Después de cada operación se hicieron recomendaciones para una organización permanente, y en diciembre de 1944 el Departamento de la Guerra autorizó la estructura de dos unidades de paracaidistas por una de planeadores para las DAT en el TOE. Ellas se reorganizaron en la primavera de 1945.

La 11.^a DAT, en el Pacífico, había abordado el problema de un modo diferente. Había adiestrado algunas de sus tropas como paracaidistas y reorganizado estos elementos en unidades paracaidistas - planeadores, lo que fué recomendado para la organización de postguerra. En respuesta al cuestionario del Departamento de la Guerra sobre las fuerzas militares de la postguerra, las FTE recomendaron que todo el personal de las DAT fuese adiestrado en operaciones de saltos con paracaídas y de planeadores.

Después de la operación de Sicilia surgieron serias dudas sobre el valor de las DAT. En el pasado persistía el concepto inicial de organizar agrupaciones tácticas especiales alrededor de unidades AT más pequeñas para cada operación específica. En el Pacífico, las OAT no implicaron el uso de unidades AT mayores que una agrupación regimental de combate. La operación que más se ajustó al concepto de una agrupación táctica especial, en un grado mayor, fué la invasión de Francia meridional cuando la Primera Agrupación Táctica Aerotransportada fué organizada de un número de unidades separadas. Esta fuerza funcionó bien, pero hizo frente a problemas de coordinación mayores que aquellos encontrados normalmente por una DAT.

De nuevo, oficiales que estudiaban el pro-

blema para las FTE recomendaron que la DAT fuera conservada. Sugiriendo que la experiencia había mostrado sólo una necesidad limitada por pequeñas unidades AT, tales como en la captura de Corregidor, y señalando la experiencia del Cuerpo de Infantería de Marina en organizar pequeñas unidades de paracaidistas (que fueron disueltas sin haber sido empleadas), las FTE llegaron a la conclusión de que las agrupaciones especiales debían ser organizadas en DAT para operaciones de pequeña escala. Además, las unidades separadas fueron consideradas "huérfanas" administrativas que aumentaban problemas innecesarios a la organización AT.

Un problema especial de organización fué el de los pilotos de los planeadores, y recibió repetida atención de los comandantes AT. Los comandantes de las 82.^a y 101.^a DAT recomendaron, después de la operación de Holanda, que los pilotos de los planeadores fueran asignados a las DAT. La práctica británica era organizar tales pilotos como fuerzas terrestres, pero los norteamericanos los dejaron a la FA. Si el adiestramiento aéreo era más importante para los pilotos de planeadores que la acción terrestre, quizá fué meritorio el hacer responsable a la FA de su adiestramiento y control. Si la misión de combate terrestre se consideraba esencial, quizá hubiera sido conveniente asignarlos a las DAT.

El control total del programa AT fué el origen de alguna rivalidad desde su concepción. El jefe de Infantería, el jefe de Ingeniería y el jefe del Cuerpo Aéreo, podían encontrar cada uno razones de fuerza para que su rama tuviese el control del nuevo desarrollo. La Infantería ganó la asignación; pero pronto fué evidente que las otras ramas iban a ser implicadas, incluyendo el Cuerpo Aéreo que debía proporcionar el transporte aéreo. La reorganización del Departamento de la Guerra en 1942 puso el programa bajo control de las FTE, quienes, reconociendo la necesidad de una agencia de coordinación y dirección, entregaron estas funciones al Mando Aerotransportado (MAT). Las Fuerzas Aéreas del Ejército, por su parte, organizaron un Mando de Aviones de Transporte de Tropas (MATT) para cooperar con el MAT en asuntos de adiestra-

miento AT. La dirección total quedó en manos del Departamento de la Guerra.

La culminación de la organización al más alto nivel—a un nivel que pudiese bajo un solo mando las unidades AT y de ATT—fué la organización en Europa del Primer Ejército Aliado Aerotransportado, en agosto de 1944. Concebido originalmente para poner varias unidades aliadas bajo un mando unificado, la inclusión de las unidades AT y de ATT hizo posible el tipo de coordinación en formulación de planes y ejecución nunca antes alcanzado.

Conforme la guerra tocaba a su fin hubo sugerencias de que esa clase de organización debería adoptarse dentro de los Estados Unidos. Algunos propusieron que se organizara un MAT que incluyese unidades AT y de ATT; otros, la creación de una fuerza AT independiente. Algunos oficiales de la FA, por ejemplo, los generales Arnold y Brereton, pensaban que las DAT debían formar parte de las Fuerzas Aéreas. De otro lado, algunos oficiales de las fuerzas terrestres exaltaban la posibilidad de incluir el MATT en las fuerzas terrestres.

El concepto de consolidar las fuerzas AT y de ATT bajo un ejército AT en el TOE, ganó aprobación casi unánime; pero nunca fué formada una organización similar para vigilar las actividades del adiestramiento de AT y de ATT dentro de los Estados Unidos. En su respuesta al cuestionario del Departamento de la Guerra sobre la institución militar de la postguerra, el General Devers, entonces Comandante general de las FTE, convino que en tiempos de guerra debía establecerse un Mando unificado a órdenes del Comandante del TO para las OAT; pero "para adiestramiento y operaciones de tiempos de paz, las fuerzas AT debían permanecer bajo control de las FTE, y el MATT, bajo control de las FA del Ejército".

Si la unidad de mando era un principio razonable en un TO, también lo hubiera sido en la Zona del Interior. La posición del Cuartel General Supremo (CGS) en Europa era análoga a la del Departamento de la Guerra en Estados Unidos. El CGS encontró de provecho tener un ejército AT para ejercer control sobre las unidades AT y ATT. El Departamento de la Guerra pudo haber encontrado una organización similar igualmente

útil. Al mismo tiempo, todos los defectos de coordinación del Departamento de la Guerra no se hubieran corregido solamente por la adición de otro Cuartel General. Dependía demasiado sobre decisiones políticas y planeamiento estratégico, que eran funciones del EMG del Departamento de la Guerra.

Inconsistencias en la organización y control escapan a una explicación definitiva, pero pueden sugerirse varias tendencias. Cualquier generalización histórica amplia es generalmente puesta en duda basándose en que ofrece una explicación demasiado sencilla para situaciones complejas. Pero, intercalada en los muchos desarrollos que afectan la organización y control del esfuerzo AT, ésta es una tendencia que, indudablemente, tiene mucho dominio en las acciones humanas. Frecuentemente aludida, pero raras veces claramente definida, probablemente promueve la explicación de las propuestas y reacciones en la organización y el control mejor que todos los estudios jamás hechos, todas las juntas que jamás se reunieron o todas las experiencias jamás adquiridas. Es, sencillamente, la tendencia de los hombres a lograr importancia.

¿Aumentaría la propuesta responsabilidades y personal? Entonces este CG concuerda con entusiasmo. ¿Cortaría la propuesta actividades y personal? Entonces este CG no concuerda y trae a colación datos convincentes para probar la necesidad de sus funciones. Parece ser casi una característica de la naturaleza humana que una persona le brinde importancia exagerada a asuntos con los cuales está relacionado, sea éste su pueblo natal, su club, su escuela o su rama de servicio militar. Así identificado con algo importante, se reviste de un firme sentimiento de importancia.

Aun aquellos que tratan de ser comprensivos se inclinan posiblemente a favorecer políticas que resulten en el mayor beneficio de sus propias ramas de servicio o de su propia organización. Esto no es para implicar que todas las sugerencias son hechas egoístamente ni que aquellos que las hacen están necesariamente equivocados. Hasta cierto punto, debe existir una estrechez de opinión en todos los hombres, dependiendo de las limitaciones de sus experiencias así como también de su comprensión. Es de es-

perar que un aviador de experiencia pensará, principalmente, en términos de cómo la potencia aérea puede contribuir mejor al esfuerzo de guerra o que un soldado de infantería vea solamente la necesidad de la Infantería. El hombre imparcial y justo, no afectado personalmente por una serie de propuestas y contrapropuestas puede demandar un justo convenio. A pesar de que los convenios, como tales, apelan al sentido de justicia y al deseo de escapar de las controversias, no ofrecen necesariamente la mejor solución. En realidad, los convenios en asuntos militares pueden ser el peor curso posible.

El afán de importancia, por consiguiente, parece asumirse en el fondo de muchos desarrollos en la organización y control de fuerzas AT, como también en el mérito del caso en consideración. Infantes, ingenieros y aviadores pueden ver razones para el control de tropas paracaidistas por su propia rama, pero pocos oficiales propusieron que el programa fuera asignado a alguna otra rama que no fuera la suya. Los oficiales relacionados con el MAT aplaudieron su expansión, pero se opusieron fuertemente a su reducción a un Centro Aerotransportado y a la transferencia de la Escuela de Paracaidistas al Mando de la Escuela y Reemplazos.

Cuando surgió el asunto de un MAT unificado en Europa, oficiales de las FA Expedicionarias Aliadas apoyaron el movimiento entusiastamente hasta que se dieron cuenta que había sido proyectado para transferir el control del ATT de las FA Expedicionarias Aliadas al nuevo CG. La Novena FA accedió igualmente a que las Unidades de Transporte de Tropas y Aerotransportadas fueran puestas bajo un mando unificado, pero esto fué más adelante; la aviación táctica de apoyo también debía ser incluida bajo el mando de la Novena FA. El Primer Grupo de Ejércitos de Estados Unidos aceptó que era necesario un CG Aerotransportado superior, pero consideró que éste debía estar limitado a la organización de un CE Aerotransportado de Estados Unidos, el cual permanecería bajo el control del Primer Grupo de Ejércitos de los Estados Unidos.

Reacciones similares recibieron las proposiciones para establecer una organización

comparable para el establecimiento de la postguerra en los Estados Unidos. Un número de oficiales de las fuerzas terrestres propusieron que la aviación de transporte de tropas fuera afecta a las fuerzas terrestres. Varios oficiales de la FA recomendaron que las TAT fueran orgánicas de la FA. Prácticamente, en ningún caso un oficial de la FA propuso el control por las fuerzas terrestres, o viceversa. Propositiones para un ejército AT separado, o una fuerza AT a las órdenes directas del Departamento de Guerra, ganaron la aprobación de algunos, pero las FTE se opusieron a cualquier movimiento que eliminase a las TAT de su mando y la FA del Ejército se opuso a cualquier movimiento que eliminara su jurisdicción sobre la ATT. El resultado fué un convenio y la continuación de la estructura general usada, durante la segunda guerra mundial, en los Estados Unidos continentales.

Solicitudes de ampliación siguieron al establecimiento de casi toda nueva organización, desde las brigadas de paracaidistas hasta las DAT, y desde el MAT hasta el Primer Ejército Aerotransportado Aliado. Esas solicitudes, indudablemente, se debían, en parte, a verdaderas insuficiencias de organización, pero uno no puede dejar de creer que también se debían, en parte, a la búsqueda de importancia de parte del personal directamente interesado. Verdaderamente algunos de los defectos de organización pueden haberse debido al reconocimiento de esa tendencia por el General McNair. En 1943, el Comandante de las FTE había escrito:

“No se da ningún caso donde un Comandante haya recomendado una reducción de los medios a su disposición—o sea, de personal o material—y pocos casos donde un Comandante estuviese satisfecho con lo que tenía. Invariablemente, los Comandantes tienden siempre a conseguir más y hacer sus unidades autosuficientes. Fué tal propensión la que trajo la derrochadora y pesada organización actual. Los Comandantes no consideran el aspecto general.”

Asuntos de Política.

Es discutible que las hostilidades en la segunda guerra mundial pudieron concluirse mucho antes si se hubiesen conducido

en otra forma: La victoria militar se hubiese obtenido más rápidamente:

1. Reduciendo los esfuerzos AT y reparando su equipo, hombres y abastecimientos al suministro de ejércitos terrestres por aire.

2. Acortando la producción y operación de todos los ATT para hacer disponibles aún más abundantes recursos al bombardeo ofensivo.

Al mismo tiempo puede ser también cierto que los resultados totales pudieron haber sido mucho mejores:

1. Si el empeño de ATT para la entrega de abastecimientos a los ejércitos terrestres hubiese sido reducido a favor de un mayor énfasis del esfuerzo AT.

2. Si, en vista del resultado desalentador del bombardeo estratégico, el programa de bombarderos pesados se hubiese reducido para disponer de recursos para suficientes aviones de transporte para dar adecuadamente tanto un mayor esfuerzo AT como abastecimiento aéreo a los ejércitos terrestres.

Tales asuntos desafían a las contestaciones concluyentes, pero tienen que considerarse en cualquier evaluación del desarrollo de la guerra.

Cualesquiera que sean los méritos relativos de las diversas formas de hacer la guerra, los medios escogidos dependen de decisiones de alta política y de las presunciones básicas de los jefes de la guerra. La conducta norteamericana en la segunda guerra mundial se basó, aparentemente, en la noción de que era conveniente una fuerza más o menos equilibrada, que reconociera varios medios esenciales de combate. La guerra AT se hizo una parte significativa del programa total. Pero inconsistencias en su funcionamiento se notaron casi en seguida.

A menos que una nación mantenga una movilización casi permanente, resultará de la rápida expansión de las Fuerzas Armadas una escasez de equipo para afrontar una nueva emergencia. Esta fué la realidad del Ejército de los Estados Unidos a principio de 1940, y tal escasez era dada a ser más evidente en nuevos programas, como el AT, que requería equipo especial, como aeroplanos, planeadores y paracaídas. Al tiempo

que escasearon los morteros y los cañones antitanques, no se podía esperar que los aviones y paracaídas fueran abundantes. Aún más: tenía que tomarse en cuenta una demora considerable entre las órdenes y las entregas, y pocos jefes habían pensado seriamente en términos de un programa AT mayor dos o tres años antes de su inauguración. Eran de esperarse algunas de las deficiencias iniciales que afectaron al programa AT.

Más seria fué la persistencia crónica de la escasez de ATT. En la guerra, raras veces hay tal cosa como "suficiente de todo". Cuando se establecen prioridades a base de que agencias en tercera o cuarta prioridad recibirán su parte sólo después que las primeras y segundas prioridades hayan sido satisfechas, aquellas en las categorías menos favorecidas encontrarán poco o ningún material a su disposición. Si se ha determinado que ciertas actividades jugarán parte esencial en el esfuerzo de guerra, entonces el curso más razonable sería asegurar a cada una de estas actividades su porcentaje de equipo o personal en cuestión, que deben recibir lo suficientemente temprano para llevar a cabo misiones planeadas para ellas.

Algunas de las dificultades de coordinar los requerimientos del transporte de tropas aerotransportadas se debió a la falta de precisión en el planeamiento estratégico de largo alcance. Algo de esto se debió a la mala coordinación entre el G3 y la División de Operaciones dentro del propio EMG del Departamento de la Guerra. Algo de esto surgió de la falta de coordinación entre las FTE y las FA del Ejército, como también por la falta de entusiasmo por el nuevo esfuerzo dentro de esos CG. Parte de esto surgió de distraer ATT para otras misiones.

Lo que pudo parecer un ritmo satisfactorio en la organización de unidades de ATT y AT tenía poco significado, prácticamente, cuando unidades de ATT fueron enviadas a teatros donde TAT no estaban presentes todavía. Seguramente fué una práctica cara y ruinosa enviar unidades especialmente adiestradas para vuelos en formación y OAT a transportar carga en Alaska, Panamá, el Mediano Oriente y el Pacífico del Sur, donde no se había pensado en OAT. La misión principal, no la secundaria, de las escuadriñas de ATT en las zonas del Océano Pací-

fico, era transportar carga para actuar como depositarios a las unidades de choque aéreas. Una política más lógica y menos costosa habría sido el que las FA hubiesen activado suficientes escuadrillas de carga aérea para sus propias necesidades, aun a expensas de la reactivación de ATT, que nunca fueron usados en sus misiones primarias.

Los ATT fueron distraídos para actividades similares en los TO europeo y mediterráneo; pero allí existía una demanda de mayor apremio para tales servicios: la del abastecimiento de ejércitos terrestres por aire. Una vez más fué asunto de decisiones de política mayor si los ATT se debían usar principalmente para abastecimiento aéreo o para la preparación y ejecución de OAT. En Europa, la decisión, generalmente, estuvo a favor de las misiones de abastecimiento por aire.

El dogma de la "flexibilidad inherente" del poder aéreo fué una especie de contra-tiempo al esfuerzo AT en dos formas:

1. Unidades de ATT fueron distraídas a tareas para las cuales no estaban preparadas y alejadas de la participación AT.

2. Las fuerzas AT nunca tuvieron, en cantidad alguna, aviones diseñados especialmente para OAT.

Mientras las FA del Ejército estaban empeñadas en una política de "probar" las habilidades decisivas del bombardero estratégico, la atención a las necesidades de ATT no podía ser otra cosa que una consideración secundaria. El General Arnold era un entusiasta de corazón de la aerotransportación; pero era todavía más: un defensor del bombardero estratégico. En su estudio de las recomendaciones para el establecimiento de la postguerra, el Coronel Ewell (que había mandado un regimiento de la 101.ª DAT) escribió:

"ATT y AT son inseparables. Cada una tiene muchas otras funciones, pero en combate verdadero deben cooperar perfectamente. El desarrollo relativamente lento de nuestra potencialidad AT en la segunda guerra mundial se ha debido principalmente a la indiferencia de la FA a las necesidades de ATT."

Si el retener a unidades de ATT de tamaño considerable para dedicarlas sólo a su preparación y adiestramiento de OAT,

vedándolas otras actividades, es en realidad una violación del principio de la economía de fuerzas, depende en cierto grado del punto de vista que se asuma. Tal política puede haber dado la impresión de inacción en cuanto a combate se refiere. Por otro lado, podía haber sido tan efectiva como una política que reuniera totales impresionantes en incursiones de bombarderos, horas de vuelo y tonelaje de bombas lanzadas, pero que a pesar de parecer una violenta actividad, tuvo relativamente muy poco efecto en la capacidad bélica del enemigo hasta los últimos meses de la guerra. Además de contribuir a una importante amenaza estratégica, una política de sostener ATT habría permitido alcanzar tal perfección en adiestramiento AT y técnicas que hubiesen tornado las OAT mucho más efectivas en quebrantar el ánimo de resistir del enemigo, más aún, quizá, de lo que fueron muchas misiones de bombarderos pesados.

Políticas que afectaban a las tropas y su moral surgieron de las premisas adoptadas para el programa AT. Diferencias de paga, inicialmente, entre tropas paracaidistas y de planeadores, pudieron tener efecto sólo ignorando las obvias implicaciones para la moral y el espíritu de cuerpo. La baja prioridad del MATT en la FA trajo el resultado en su contra en la asignación de pilotos y hombres encargados de las transmisiones y en la negación de tal equipo como depósitos de combustible de obturación automática para los ATT. Manejar bombarderos pesadamente blindados y armados a 480 km/h. para lanzar bombas desde 6.000 metros de altura, eso se consideró combate; pero manejar un transporte desarmado y sin blindaje a velocidades de 180 km/h. para lanzar hombres en territorio enemigo desde una altura de 150 metros, no se consideró combate. Problemas de moral adicionales para las unidades de ATT surgieron ulteriormente por la apatía de los pilotos de planeadores detenidos por lo intrincado de los procedimientos de adiestramiento o enviados al Pacífico en misiones ajenas a su especialidad.

Parte considerable de los fracasos de las OAT en el Norte de Africa, Sicilia y Normandía puede atribuirse a adiestramiento defectuoso. En algunos casos el adiestramiento en los Estados Unidos pudo haber sido adecuado; pero se perdió su efecto cuan-

do las unidades de ATT fueron asignadas a misiones de transporte de carga por largos períodos de tiempo. En otros casos, escasez de aviones y falta de coordinación en los Estados Unidos resultó en el envío de tropas sin adiestramiento adecuado a ultramar. El General McNair estaba más interesado en ver DAT bien adiestradas para combates terrestres que en el perfeccionamiento de ciertas técnicas peculiares de las OAT a expensas de tal adiestramiento, y él había notado una tendencia de las "unidades con artimañas" para recalcar éstos. Pero los comentarios del General Ridway sobre la operación de Sicilia señalaron los defectos del adiestramiento de la 82.^a DAT.

Los problemas más importantes sobre adiestramiento individual para TAT fueron los del adiestramiento para paracaidistas. Todos los hombres asignados inicialmente a unidades paracaidistas recibieron su adiestramiento básico en la Escuela de Paracaidistas, que, además, adiestró a todos los reemplazos en la Zona del Interior. En los TO, sin embargo, DAT o centros de adiestramiento establecieron sus propias escuelas paracaidistas para instruir como paracaidistas a cierto personal clave y superar la escasez de los reemplazos recibidos de la Escuela de Paracaidistas.

Conclusiones.

El esfuerzo AT fué una empresa costosa. Si su costo fué o no justificado, dependerá de la importancia que se le dé a los resultados obtenidos en comparación con el costo y resultado de aquellos otros programas, como el de bombardeo ofensivo estratégico o el desarrollo de las divisiones blindadas. El costo inicial de equipar una DAT era, más o menos, el mismo que equipar la DI, mucho más grande. Añadidos a este costo estaban los aviones y planeadores necesarios, los recursos adicionales y tiempo de adiestramiento y el espacio adicional de embarque necesario para movimientos a ultramar de unidades AT y de ATT. Costó tres meses adiestrar una DAT después que había terminado su práctica terrestre, y cinco meses, dos de los cuales tenían que completarse antes de empezar la enseñanza de conjunto, para adiestrar un grupo de ATT. La necesidad de reemplazos de paracaidistas

impuso una carga adicional en los recursos para su adiestramiento. Si la efectividad de TAT en operaciones específicas y sus efectos en las disposiciones enemigas, como una fuerza en sí, justificaba su costo, es un asunto de juicio. De cualquier manera, el esfuerzo AT incluía el uso de recursos importantes y dejó una marca en la segunda guerra mundial que no se puede ignorar.

La memoria, normalmente, tiende, con benevolencia, a hacernos olvidar algunos de los más desagradables recuerdos y experiencias. Las fases desagradables de la guerra tienden a desaparecer en la oscuridad, con el beneficio del tiempo y la distancia. La guerra AT pasará sólo a ser la hermosa imagen de raudas naves deslizándose entre las tenues nubes de una silenciosa noche de luna, o el hechizo de cientos de pompas de seda suspendidas de un cielo claro y azul. Pero en la mente de un paracaidista veterano, el rugido de motores, la orden de "levantarse y enganchar", el grito de "Jerónimo" o de "Bill Lee", o sentir el viento de las hélices, traerán a su conciencia arraigados temores de saltar a lo desconocido, de encontrarse con grandes cantidades de metralla, o la deprimente confusión de los saltos esparcidos en un extraño y hostil país. Y ha de comprender que los planes del futuro han de tomar en tanta consideración tales temores y deficiencias como el espectáculo y su ejecución. Es éste su mensaje para los hombres responsables de la formulación de planes estratégicos y del desarrollo de doctrinas, organización y políticas aerotransportadas.

Una opinión del General J. Lawton Collins viene bien para finalizar este artículo:

"En mi opinión, sólo hemos comenzado a explotar las posibilidades de la aplicación del transporte aéreo al Ejército. Dando transporte aéreo a nuestras divisiones en cantidad suficiente, podrían asumir una mayor importancia estratégica en distantes y amenazadas zonas del mundo o en las operaciones de amplia autonomía de vuelo de una guerra global. Con los planeadores necesarios y otro equipo especial, nuestras divisiones aerotransportadas podrían volar sobre las líneas enemigas y atacar objetivos vitales que de otra suerte sólo podrían tomarse a costa de grandes pérdidas en hombres y equipo."