

# Desembarcos Aéreos en la Retaguardia del Frente de Birmania

Por el General de Brigada STUART C. GODFREY

(De *Military Review*.)

En las operaciones del norte de Birmania puede observarse un nuevo aspecto. La campaña iniciada por Wingate con sus grupos de penetración profunda apoyados por los Mandos aéreos de Cochran creó una nueva forma de combate. La captura del campo de aviación de Myitkyina facilitó el colapso de la resistencia japonesa en este sector. Los problemas de abastecimiento se resolvieron en forma extraordinaria.

La siguiente narración trata de la construcción de campos de aviación en el norte de Birmania y del aerotransporte de abastecimientos al mando de la zona septentrional. La historia de la carretera de Ledo es ya sabida; pero no es conocida la importancia del aerotransporte en el abastecimiento de esas operaciones. Fué por largo tiempo no sólo el principal, sino el único medio disponible.

Primero haremos una breve descripción de los campos de aviación utilizados por los Mandos aéreos en la primavera pasada (1944). Para realizar el plan de Wingate, de una fuerza móvil que actuara con rapidez y eficacia detrás de las líneas japonesas, fué preciso preparar pistas de aterrizaje para sus tropas y para llevar abastecimientos y evacuar heridos.

En 1942 se había organizado en los Estados Unidos una unidad nueva de Ingenieros de Aviación. Eran Batallones aerotransportados provistos de equipo ligero, fácil de transportar en los "C-47" y hasta en los planeadores. Se entrenó a su personal para cargar los aviones y para la reparación y construcción rápida de campos de aviación, donde el trabajo de remover el terreno no fuese muy difícil. Estas unidades aerotransportadas ya se habían utilizado en Nueva Guinea; pero la primera oportunidad para una misión ejecutada a base de planeadores se presentó al realizar Cochran su audaz operación en Birmania.

La historia de los Mandos aéreos en Birmania es bien conocida; una noche de marzo de 1944 volaron sobre altas montañas, aterrizando los planeadores en Broadway (véase el mapa). Este lugar sólo había sido objeto de reconocimientos aéreos. Parecía terreno despejado, uniforme y cubierto de césped; pero los surcos, invisibles desde los aviones, hicieron estragos en los trenes de aterrizaje de los planeadores.

Los ingenieros que acompañaron a esta fuerza descargaron su material y pusieron manos a la obra, arrastrando los planeadores estrellados fuera del camino y preparando pistas de aterrizaje para los próximos aparatos. La noche siguiente ya estaba el campo listo para recibir numerosos aviones de Cochran, con efectivos de Wingate.

Destacamentos de esta Compañía aerotransportada realizaron cuatro misiones más, con los consiguientes riesgos. En una ocasión los aviones americanos utilizaron una pista

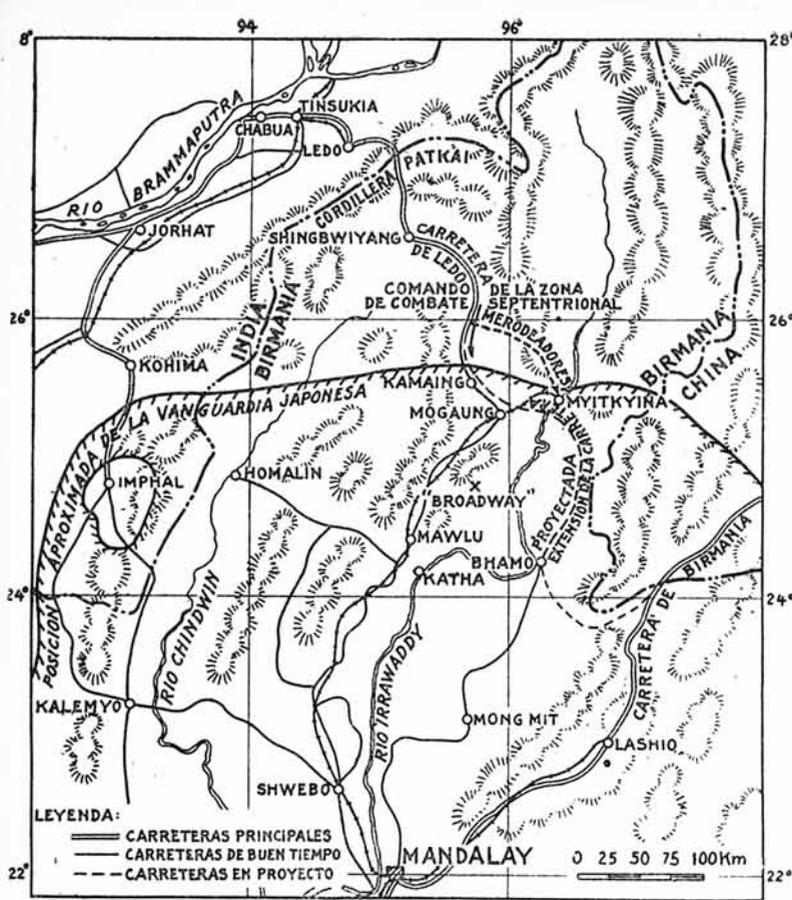
mientras los japoneses ocupaban uno de los extremos. A veces, los ingenieros participaron en la defensa de estos campos y fueron encomiados por Cochran y Wingate.

La construcción de estos campos de aviación para su empleo durante el buen tiempo era relativamente sencilla. Inspeccioné un campo para estimar la labor necesaria para poder usarlo durante la época del monzón, y llegué a la conclusión de que estos lugares no favorecían la construcción de pistas para su uso durante todo el año. Aunque las obras de nivelación eran fáciles, una vez hubo que nivelar una diferencia de metro y medio en un antiguo arrozal.

Estos campos de aviación, para empleo exclusivo durante el buen tiempo, desempeñaron un papel transitorio, y las columnas de Wingate poco a poco se alejaron de ellos y, finalmente, se unieron al Mando de la zona septentrional. De mayor importancia fué el gran programa de construcción de campos de aterrizaje en Myitkyina. En mayo, el Mando de la zona septentrional, compuesto al principio de tropas chinas bajo el mando del General Stilwell, había penetrado en el norte de Birmania hasta las inmediaciones de Kamaing (véase el mapa). Cruzaron la cordillera Patkai, avanzaron a través del valle Hukawng, luchando contra la selva y los japoneses, y avanzaron por el estrecho valle del río Mogaung. Detrás de ellos se extendía la carretera de Ledo. Los cazas y aviones de transporte de la 10.<sup>a</sup> Fuerza Aérea cooperaban con su avance, operando inicialmente desde bases en el nordeste de Assam. Según adelantaban, se vió la necesidad de campos de aterrizaje más avanzados y se construyeron algunos a lo largo del camino. Con la proximidad del monzón y las dificultades de mantener transitables las carreteras y puentes en la época de lluvias, fué preciso establecer bases al sur de las montañas Patkai para aviones de combate y para que los aviones de carga tuviesen pistas de aterrizaje, para mantener abiertas las vías de abastecimientos. Estos campos de aviación fueron construídos por el General de Brigada Pick, constructor de la carretera de Ledo.

La captura del campo de aviación de Myitkyina por los merodeadores de Merrill fué de gran importancia. Colocó una fuerza aliada en la línea de comunicación japonesa. Prometía el desarrollo de vías aéreas más directas y menos arriesgadas hasta China. Pero la utilidad de esta hazaña y el empleo continuo de aquella fuerza aislada dependía por completo del abastecimiento aéreo.

El primer contingente de ingenieros aerotransportados llegó a la pista de Myitkyina el día de su captura, habiendo sido transportado en once planeadores. Esa noche llegaron refuerzos en aviones de transporte y ayudaron a despejar el campo de las últimas bolsas de resistencia japonesas. Se descubrió que la pista de aterrizaje, de 23 metros de ancho, serviría para los "C-47". Sin embargo, estaba en tan malas



MAPA DE LA SITUACION

condiciones, que su uso durante los primeros días causó numerosos accidentes. Reparar, mejorar y mantener esta pista fué una prueba para los ingenieros, pues comenzaban ya las lluvias torrenciales del monzón. A estas dificultades había que añadir la resistencia obstinada de los japoneses durante diez semanas en el pueblo de Myitkyina, a sólo unos 2.000 metros del campo de aviación, que fué objeto de fuego de artillería y de ataques aéreos.

Por algún tiempo el Coronel M. J. Asensio, Ingeniero de la 10.<sup>a</sup> Fuerza Aérea, utilizó eficazmente el único Batallón aerotransportado con que contaba, prestándole gran atención al problema del drenaje. Felizmente, el Batallón tenía un equipo completo de material pesado en Assam. Además, esta unidad poseía experiencia en el manejo de material ligero y pesado. Esta fué otra misión que correspondió a las unidades del Mando de Aerotransporte de Tropas y a las de Carga de Combate de la 10.<sup>a</sup> Fuerza Aérea, la cual suministraba los únicos medios para el transporte de víveres y municiones para las fuerzas terrestres. En cuanto mejoró la situación empezó a llegar el equipo pesado por vía aérea. El Batallón, en Myitkyina, comenzó a trabajar con grandes niveladoras modelo "D-7" y otras más pequeñas, mientras las niveladoras motorizadas arreglaban la pista.

Debido a la creciente importancia de los aeródromos avanzados, se destinó otro Batallón a esta zona. Esta unidad, de tropas de color, era un Batallón reglamentario de Ingenieros de Aviación. Acababa de construir uno de los campos para supercombarderos en la India y tuvo que trasladarse a su nuevo destino por vía aérea. Durante varios meses el tránsito por la carretera de Ledo, acosado por el monzón, había sido intermitente, y el objetivo quedaba distante del trozo terminado—otra misión más para la 10.<sup>a</sup> Fuerza Aérea del General de División Howard Davidson—.

Poco después de la captura de Myitkyina, el Batallón fué a explorar, en busca de un nuevo campo de aviación,

aunque todavía no se habían limpiado todas las bolsas de resistencia japonesa en la vecindad. Progresivamente llegaba el equipo de construcción: niveladoras "bulldozers" "D-7", igualadoras, camiones-volquetes y hasta palas excavadoras de ocho metros cúbicos. Para transportar este equipo por aire hubo que desarmarlo, empleando a veces sopletes cortadores. La pala excavadora, en especial, exigió nada menos que 17 cortes.

Los campos de aterrizaje construidos y en vías de construcción en el norte de Birmania son aeródromos típicos, construidos a base de cascajo, cuya proximidad constituyó un factor importantísimo en la determinación del emplazamiento del campo. El asfalto dió buenos resultados, y ahora se está usando para pavimentar. El primer campo en Myitkyina quedó casi terminado durante el monzón, a pesar de las lluvias. Se registraron lluvias de casi 14 centímetros en seis horas, durante la noche, que causaron estragos en el campamento, pero no en la pista de aterrizaje, donde pudieron aterrizar 70 aviones al día siguiente. Con la llegada del tiempo seco, en octubre, se aceleró considerablemente la construcción, y en poco tiempo quedaron listos otros campos.

El drenaje siempre merece atención primordial. La mejor época para la construcción de pistas es durante la época de lluvias. Casi de igual importancia es la existencia de materiales, pues debido a la escasez de material de transporte es preciso tener a mano los materiales naturales necesarios. Por consiguiente, para Asensio y sus ingenieros era indispensable dedicarse cuanto antes al estudio topográfico de la zona para determinar el estado del terreno, las pendientes y los desmontes y terraplenes. Existe la tendencia a creer que estos trabajos de ingeniería son de poca complicación, pero cuando los recursos son escasos adquieren más importancia que ninguno.

En la disposición de estos campos de aterrizaje la tendencia es apartarse de los modelos de mucha superficie e inclinarse por los más reducidos, con grandes plataformas de estacionamiento. En otras palabras, nuestro dominio del aire justifica que se corran mayores riesgos con tal de reducir las obras de construcción a un mínimo y aumentar la eficiencia del funcionamiento del aeródromo. Los ingenieros proporcionan lo esencial, las pistas de rodaje y circulación, las calzadas, torres de mando, abastecimiento de agua, almacenes de bombas y gasolina, vías de acceso, y las tropas arman sus cobertizos y construcciones auxiliares.

Por razones de seguridad, hasta hace poco no se dió publicidad al notable proyecto de los oleoductos en el Extremo Oriente. Sólo ahora se anuncia que "el oleoducto más largo del mundo" proporcionará algún día carburantes a la China. Entretanto, los tramos ya terminados en la India y Birmania han sido de gran utilidad, abasteciendo de gasolina a los aeropuertos avanzados y demás instalaciones, y reduciendo las cargas de los otros medios de transporte. Los materiales para el oleoducto en Birmania fueron transportados por trenes, aviones, camiones y balsas. Este oleoducto se construyó sobre montañas de 4.500 metros de altura y, a pesar de las inundaciones y lluvias del monzón, se construyó rápidamente por las Compañías de ingenieros distribuidoras de petróleo adscritas a los Servicios de Abastecimiento.

A fines de noviembre habían aterrizado y despegado de un campo de aterrizaje en Myitkyina 20.000 aviones de

transporte, cada uno trayendo una carga de tres toneladas de tropas, abastecimientos o equipo. Nunca hubo día en que el aeropuerto estuviera inactivo, y hasta un máximo de 222 aviones de transporte aterrizaron y despegaron en un plazo de doce horas. La actividad de los cazas, colaborando en formaciones de cazas-bombarderos con las fuerzas terrestres, era también muy grande. Tampoco cesó ni un momento el avance de las tropas de Ingenieros de Aviación, pues había necesidad de más unidades para la construcción de aeropuertos adicionales para apoyar el avance de las fuerzas terrestres y para servir al Mando de Transporte aéreo.

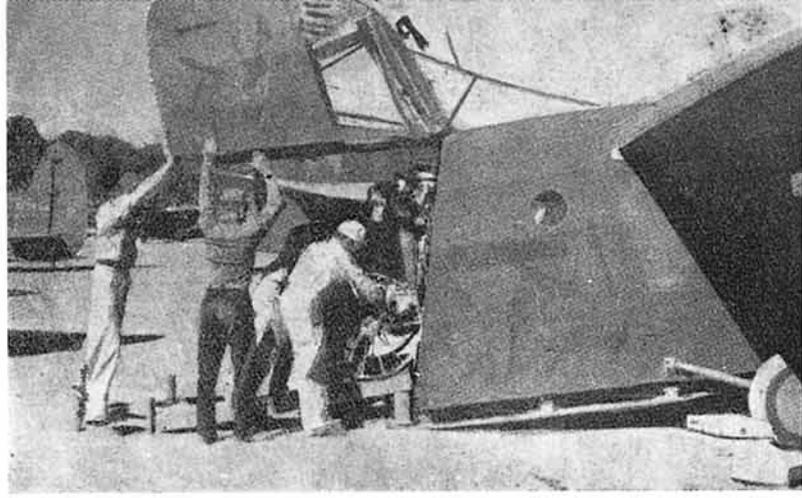
Los aviones hicieron más de 1.500 viajes para el movimiento de las tropas de Ingenieros y de su equipo pesado, incluyendo más de 40 niveladoras "D-7". Durante todo este tiempo, hasta que llegó el primer convoy por carretera, a mediados de noviembre, el abastecimiento de Myitkyina fué responsabilidad casi exclusiva de la Fuerza Aérea—¡una obra admirable!—. El total de las entregas, incluyendo lo que se lanzó desde aviones a los elementos avanzados, alcanzó la impresionante cifra de unas 100.000 toneladas.

Desde que empezó la estación seca en octubre, el programa de construcción de aeropuertos en Birmania septentrional adelantó mucho. En la zona de Myitkyina se pusieron en servicio varios campos excelentes durante todo el año. En realidad, esta zona se convirtió bien pronto en la retaguardia, a medida que la guerra se movía hacia el Sur, más allá de Bhamo y Katha, uniéndose al avance del 14 Ejército británico desde el Oeste.

En cierta ocasión, Bhamo estuvo a punto de convertirse en otro Myitkyina, pues los japoneses se atrincheraron y resistieron en esa región por algún tiempo, a pesar de hallarse casi completamente rodeados. Durante este período, como el campo de aterrizaje de Bhamo estaba bajo el fuego de la artillería, se utilizó provisionalmente un lugar en Momaik, unos 14 kilómetros al Este. Unos cuantos ingenieros de Aviación, transportados en aviones de enlace, se unieron a los ingenieros chinos para preparar la primera pista de aterrizaje, apenas apropiada para aviones "C-47". Esto permitió el aerotransporte de una Compañía de Ingenieros del Batallón de aviación reglamentario, con su material pesado, para mejorar el campo de aterrizaje. Esa Compañía se trasladó a Bhamo por la carretera tan pronto como fué posible llegar a la pista. La primera tarea fué la de rellenar y nivelar 29 zanjas que los japoneses habían cavado a través del campo, y poco después la pista quedó en condiciones de ser utilizada durante el buen tiempo. Entonces comenzaron a trabajar en la construcción de un campo contiguo, que pudiera usarse durante todo el año.

Mientras tanto, en el corredor del ferrocarril, en Mawlu, se preparó un campo utilizable en todo tiempo. Las tropas y los materiales para esta obra fueron transportados por ferrocarril desde Myitkyina. Este campo luego se abandonó debido a la construcción de otros más avanzados.

Otro campo de aviación merece ser mencionado. En diciembre surgió la necesidad de un campo de aviación hacia el sur de Bhamo, cerca del frente, en una zona ocupada por tropas chinas. Un pequeño destacamento de ingenieros voló hasta allá, y ayudado por ingenieros chinos construyó rápidamente, con equipo ligero, una pista provisional para aviones de transporte. Mientras se construía, un Batallón de Infantería norteamericano penetró hasta esa región. El Batallón iba en formación de vanguardia y con sus armas listas,



Desembarco en Myitkyina de un equipo de ingenieros.

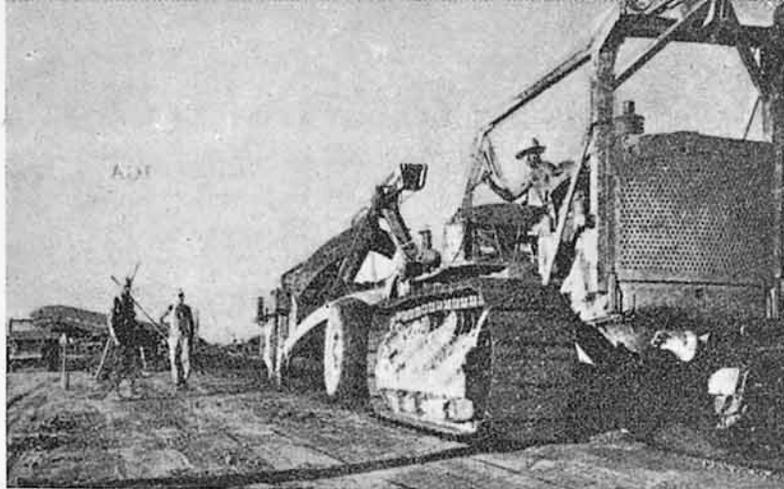
pues esperaba encontrarse con los japoneses en cualquier momento, y grande fué su sorpresa al encontrarse con un campo de aviación en construcción por un destacamento de Ingenieros.

Las fuerzas terrestres del Mando de la zona septentrional que actuaban en esa región, compuestas de tropas chinas, británicas y norteamericanas, recibían la mayor parte de sus abastecimientos desde estos campos avanzados. Con la llegada de la estación seca, el camino de Ledo y la red de carreteras, transitables en buen tiempo, se convirtieron en valiosas líneas de acarreó, por las que se podían traer los cañones y equipo pesado. Sin embargo, esas unidades avanzadas siguieron dependiendo principalmente del abastecimiento por aire, pues aunque las carreteras hubieran estado en buenas condiciones, no había suficientes vehículos y gasolina para hacerlo por tierra.

En la construcción de aeródromos alrededor de Myitkyina y al sur de ésta, los Ingenieros de Aviación trabajaron directamente bajo la inspección del Mando de las Fuerzas Aéreas. En realidad ese es su empleo normal, según los reglamentos. Se considera a los Ingenieros de Aviación como parte esencial de la agrupación mixta de combate (*combat team*) aérea, y los ingenieros, bajo el mando del Coronel Asensio, han sido ensalzados por el General Stratemyer



Niveladora aerotransportada ampliando el aeropuerto de Myitkyina.



*Excavadora de ocho metros cúbicos que fué desarmada y aerotransportada a Myitkyina.*

(cuyo Mando Aéreo Oriental dirige todas las operaciones de combate de las Fuerzas Aéreas en Birmania) por su trabajo en Myitkyina.

Es de notar que las tropas de Ingenieros de Aviación de la 10.<sup>a</sup> Fuerza Aérea estaban compuestas al principio de un Batallón aerotransportado, al cual siguieron varios Batallones regulares. En la práctica existía en este teatro de operaciones poca diferencia en la organización de ambas unidades, ya que la aerotransportada contaba con equipo pesado y las regulares estaban ya tan acostumbradas a desarmar y a transportar por aire su equipo, que también pueden llamarse "aerotransportadas".

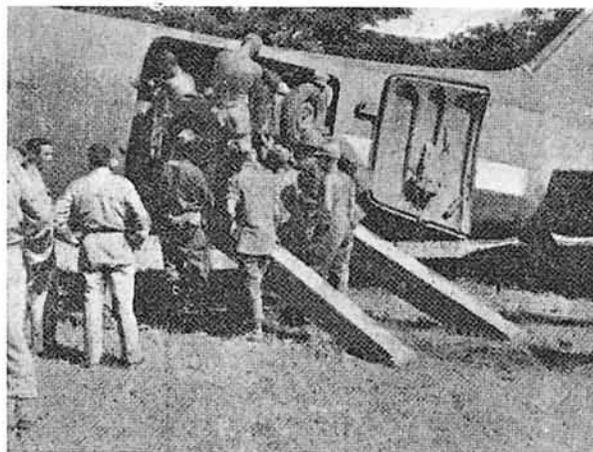
En estas operaciones en las cercanías de Myitkyina me impresionó la eficacia y la flexibilidad del transporte aéreo. En general lo consideramos como un método relativamente costoso. En Myitkyina era el único medio de transporte disponible. Lo que es más extraordinario es que se ha probado que al atravesar un terreno escabroso y selvático el transporte aéreo tiene muchas ventajas sobre el terrestre. En dichas circunstancias, un avión "C-47" puede hacer el trabajo de tal vez quince camiones de dos toneladas y media. Aunque inicialmente el avión es más costoso que un número equivalente de camiones, dura mucho más. El número de hombres que se necesitan para manejar y mantener los aviones es menor que el de una "flota" de camiones. El esfuerzo necesario para construir y hacer funcionar los campos de aviación sólo representa una fracción del que se necesita para abrir y mantener una carretera a través de un país como ése. El abastecimiento por avión es más flexible y rápido, y ha demostrado ser menos susceptible de interrupciones debidas a mal tiempo.

Las operaciones en las cercanías de Myitkyina, realiza-



das por la 10.<sup>a</sup> Fuerza Aérea, no son las únicas en este teatro de operaciones que demostraron el valor del transporte aéreo. El 14 Ejército británico, en sus operaciones cerca de Imphal y en Arakán, y últimamente en su penetración en la Birmania central, ha tenido numerosas pruebas de su eficacia, pudiendo a veces salvar la vida de destacamentos aislados abasteciéndolos desde el aire. La historia (cuando pueda contarse) de Divisiones enteras, movidas, con sus mulas de carga y todo, por el aire, será aún más interesante que los problemas de abastecimiento relatados.

Esta misión de abastecimiento de las fuerzas británicas, tan brillantemente iniciada por el General de Brigada William D. Old y su Mando de Aerotransporte de Tropas, ha continuado por la Agrupación Especial de Cargamentos de Combate, bajo el mando del General de Brigada Frederick W. Evans. Estos aviones de transporte actúan desde campos de aviación construídos en su mayoría por los ingleses. No pretendo hacer una apreciación exacta de esta misión; pero cito las operaciones de Myitkyina, por haberlas



*Embarque de una gran niveladora previamente despiezada en taller.*

presenciado yo mismo, como un caso en el que los Ingenieros de Aviación trabajaron con eficacia bajo el mando de las Fuerzas Aéreas en la construcción rápida de campos de aterrizaje, que permitieron la realización de la colaboración aérea y el abastecimiento por el aire.

Aun en teatros de operaciones donde existen buenas carreteras que se utilizan en grado máximo, el transporte aéreo se está empleando cada día más para ayudar a resolver los problemas de abastecimiento y de evacuación. El uso de aviones en el frente para esos fines se consideraba como una medida de urgencia; pero los informes recibidos de Francia indican que durante la segunda fase de la invasión el transporte aéreo adquirió gran importancia al complementar a los ferrocarriles, oleoductos y carreteras en el abastecimiento de los Ejércitos. Naturalmente, se necesitan todos los medios de transporte en la guerra, cada uno para ser utilizado de acuerdo con las circunstancias. Pero me aventuro a decir que esta operación en Birmania, donde fuerzas considerables fueron apoyadas exclusivamente por el aire en forma satisfactoria, durante casi seis meses, será objeto de estudios y reflexiones y servirá de modelo clásico para las campañas futuras.