

Guerra de nuevo estilo

Por CARLOS MARTINEZ-VALVERDE

Capitán de Fragata.

Hasta el presente las operaciones con fuerzas aeroterrestres y aerotransportadas se redujeron a ser complementarias de una acción cercana terrestre, anfibia o de los tres ejércitos; pero las exigencias estratégicas de una nueva guerra piden para ellas más amplitud; más distancia y volumen; la facultad de producción de los países occidentales *promete poder* suministrar la abundancia de medios que necesitan.

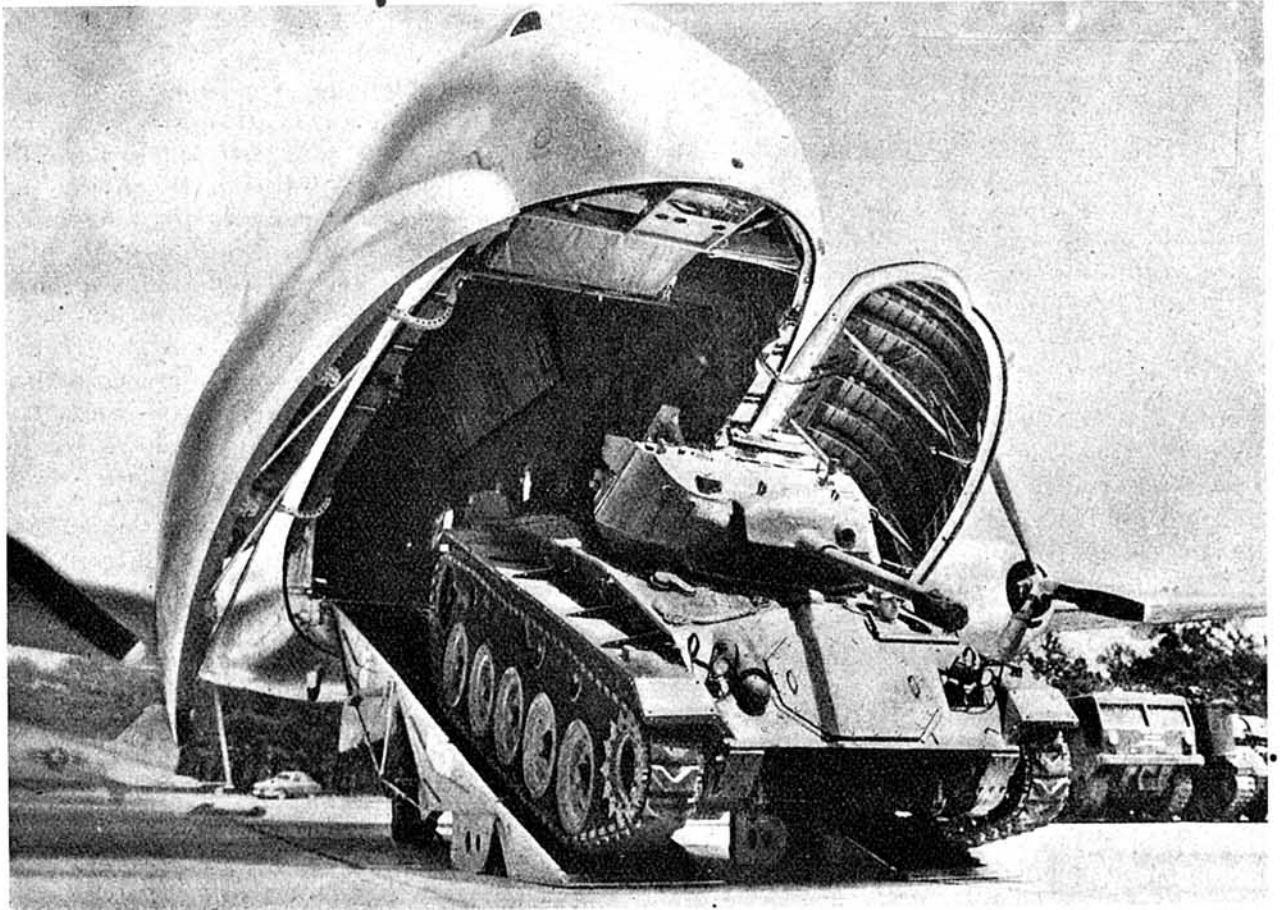
Ya en 1935, sábase, Rusia realizó pruebas de operaciones de esta clase, a gran distancia; aunque de este estilo sólo a medias, y no en volumen, pues los efectivos trasladados se reducían a una división, que fué llevada en vuelo desde Moscú hasta las costas del Pacífico. No obstante, era un primer paso en el camino de lo que puede ser una maniobra de contradesembarco, moviendo a gran distancia reservas estratégicas. Solamente un primer paso, pues no sólo se trata en estas maniobras de transportar un múltiplo del número de hombres que en aquella ocasión se transportaron y una cantidad de sus elementos de combate proporcional, sino que se trata ahora, de llevar mayor número de hombres pero con un armamento más pesado, con elementos de combate que les permita una acción aislada de los demás de la guerra. La operación estará coordinada con ellas en el orden estratégico y no en el táctico y las necesidades logísticas se habrán complicado enormemente: Ya no se trata de que una gran unidad opere en conjunción con otras del Ejército de Tierra o de Infantería de Marina desembarcadas y cerca de ellas, sino de que varias grandes unidades con sus efectivos, más completo armamento, parques, etc., se trasladen para combatir aisladas, en medio del territorio enemigo.

En la ejecución de estas operaciones en mayor o menor escala cifran sus esperanzas los más avanzados estrategas para la posible guerra contra Rusia. Dicen que la calidad de armas, la movilidad y los mejores mandos han de ser los factores que compensen el número. La gigantesca producción industrial americana, la calidad del material de guerra obtenido y el perfeccionamiento de los medios aéreos de asalto, hacen pensar en la posibilidad de convertir en realidad lo que empezó siendo el sueño de un corto número de apasionados.

La prueba rusa de 1935, y las operaciones de envolvimiento vertical desarrolladas durante la segunda guerra mundial, si bien no definitivas, dejan entrever grandes posibilidades, y en todos los países se aumenta el número de fuerzas paracaidistas, se les dota más y más de elementos de combate, aumentan los calibres de la artillería aeroterrestre, se lanzan sus piezas sin desarmar; igualmente los carros, los jeeps... Se adiestran por último las divisiones normales de Infantería, en los Estados Unidos, para ser aerotransportadas, y para su pronta efectividad en un desembarco aéreo o envolvimiento vertical, con el apoyo de una peculiar vanguardia, ya en el suelo: las fuerzas paracaidistas. Es una forma de combate especial, que exige alta calidad en las fuerzas. Si de planeadores se trata, deben tener las mismas tropas que en ellos embarquen, pilotos de navegación a vela, y trátese de aquéllos o de aparatos de asalto, no cabe duda que las incidencias de la navegación y de la toma puede llevarles a una desorganización inicial, para el combate, que han de suplir con su instrucción, calidad de los que mandan y de los que obedecen, e iniciativa de los jefes de pequeñas unidades.

Esta rápida facultad de traslación que proporciona el transporte por aire, permite además pasar de una dispersión primera "de espera" (imprescindible defensa contra los ataques atómicos) a la necesaria concentración relativa del combate en tierra. Al ser un hecho tal clase de operaciones de gran estilo, se acabarán, para el Ejército que pueda llevarlas a cabo, las grandes concentraciones de tropas y material, método clá-

Para hacer posible el transporte por aire, de importantes efectivos (con su apoyo, aprovisionamiento y evacuaciones aéreas), se construyen en América y se perfeccionan más y más los elementos de *asalto aéreo*. Y ¡oh paradoja!, en tierra y en el mar los elementos de asalto son pequeños, sutiles; en el aire son voluminosos, bien que algunos sean en la actualidad rápidos reactores (1). Así vemos el C-124 "Globe master", llama-



La carga de los actuales Glocbermaster, confiere grandes posibilidades al transporte aéreo militar.

sico de montar las ofensivas. Se montarán eludiendo tal concentración en la acumulación de elementos, condenada al fracaso, ante la aparición del arma atómica.

De igual modo se favorecería el contraataque con estas operaciones respondiendo rápidamente con fuerzas mantenidas dispersas (siempre la prevención contra la agresión atómica), al ataque inesperado del enemigo en una zona más o menos débil de un amplio dispositivo defensivo.

do "ballena volante" ("flying whale"), capaz de llevar en su panza de dos cubiertas, 200 soldados de infantería armados y equipados, o bien un carro ligero, o un camión con enorme remolque, o 20 jeeps; este aparato tiene un montacargas en su morro. Otro

(1) En realidad las unidades de asalto son las tropas paracaidistas en sí, pero se denominan estos transportes de tropas, en América, "aparatos de asalto", ya que son indispensables para ejecutarlo.

es el C-119, llamado "flying boxcar" (furgón volante). Otro, el C-123, tipo especial para tomar tierra y despegar en terrenos quebrados; el C-123 A es una transformación del anterior, a reacción (2). Otro modelo, aun en experimentación, es el C-120, que puede dejar en tierra su fuselaje y salir volando—dicen: "como un gigantesco murciélago"—. El que un aparato deje su fuselaje convertido en barracón, de forma y material especial, pero barracón al fin, para hospital o campamento, da un nuevo aspecto a la castrametación. Así podríamos seguir... Para los transportes de tropas se han creado en América los *Troop-Carrying-Command*. En el orden de la logística del material tienen centralizado en cierto modo el Servicio "MATS" (Military Air Transport Service), con abundancia de material y diversidad de tipos, ya enunciados, en parte al menos, en el número 130 de esta Revista. Recuérdense también las Unidades de aprovisionamiento en vuelo: la primera el 97 Squadron.

Los dos generales americanos más importantes en esta clase de operaciones, en su aspecto combativo propiamente dicho y en el del aprovisionamiento que necesariamente ha de sustentarle, son el Mayor General James M. Gavin, especialista en el mando de tropas paracaidistas, y el Mayor General William H. Tunner, que montó la famosa operación del "airlift" o ayuda a Berlín, bloqueado por los rusos. El primero, en una entrevista no hace mucho, puso de relieve la notable diferencia que la actualidad presenta con los tiempos en que él fué lanzado con su División sobre Nijmegen (3), en la segunda guerra mundial. En aquel entonces se necesitaron 962 aparatos de transporte para llevar a su División junto con 36 jeeps. Dice que en la actualidad se precisa-

(2) Se va aumentando el número de aparatos de reacción en los transportes aéreos; recuérdese que el primer gran aparato de reacción fué el Havilland Comet, inglés (426,5 millas por hora y 34 pasajeros). El primero en América, el canadiense "Avro Jetliner".

(3) Se trataba de ensanchar el pasillo aliado de Eindhoven, en Holanda, con miras a ulteriores ofensivas. Se pugnaba por alcanzar la frontera alemana. El puente de Nijmegen fué el objetivo combinado de las fuerzas paracaidistas y del Segundo Ejército; era una importante línea de aprovisionamiento.

ría un número mitad y aun llevando más jeeps y artillería. Hace notar también la diferencia que existe, en el tiempo que tarda en desplegar para el combate, una división acorazada que ocupa en marcha veinte millas, de punta de vanguardia a retaguardia (4) y el que tarda en desplegar una fuerza paracaidista aerotransportada, incluso desde sus acantonamientos. Viene a ser la décima parte de lo que tarda la acorazada.

Desde la guerra hasta ahora se ha mejorado la efectividad de los paracaidistas dotándolos de un equipo más completo con el "all purpose bag", saco para todo efecto, que se afirma a los tirantes inferiores del paracaídas y que así les permite una mayor autonomía en el terreno. De estos se utilizan también modelos más seguros que no se abren por "la estela" del aparato, evitándose con ello la gran dispersión que había en el lanzamiento con los antiguos. También se ha adelantado mucho en el lanzamiento de la artillería "aeroterrestre" (llamada así para diferenciarla de la puramente aerotransportada). Los fuertes paracaídas de rayón, de 30 metros de diámetro, permiten lanzar con éxito, armados, los obuses de 75 milímetros, que antes se hacían desarmados en piezas de 135 kilogramos. Se emplean dos paracaídas para el de los obuses de 105 milímetros y los jeeps. Se lanzan amarrados a un tablero como peana que, al parecer, amortigua mucho el golpe. En la orgánica del lanzamiento también se ha ganado mucho y a la vez se arrojan desde el mismo aparato la pieza de artillería y sus sirvientes que acuden a aquélla en el suelo, localizándola fácilmente en la caída por los colores de sus paracaídas. Si de planeadores se trata, también se ha adelantado mucho, construyéndolos con puertas traseras para que en la toma de tierra no se obstruya la salida dejando bloqueado al personal. Se estudia el acoplamiento de pequeños motores que faciliten la toma de tierra cayendo verticalmente en los últimos momentos. Ya hay un modelo de planeador, que puede llevar piezas de artillería de 155 milímetros.

En el orden de los planeadores gigantes, se conocía ya en 1944 el alemán ME 323,

(4) Depende de la velocidad de traslación, pues con ella varía la distancia entre vehículos, en marcha.

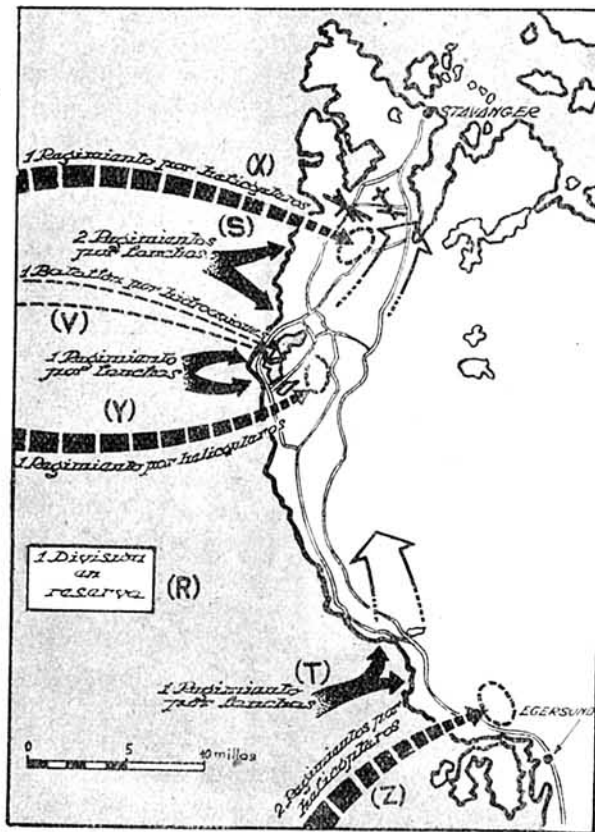
provisto de seis pequeños motores de 700-800 caballos G n ô m e-Rhône de construcción francesa, capaz de volar por sus propios medios a una velocidad de 170 millas por hora. Su morro se abría ampliamente por estar provisto de cierres metálicos como los de un garaje. El tren de aterrizaje tenía 10 ruedas y bajo sus alas cuatro cohetes en cada una, que ayudaban al despegue.

Los ingleses en Normandía, también en 1944, cerca de Ouistreham, presentaron la sorpresa de poner en combate carros ligeros con sus fuerzas aerotransportadas, llevadas en planeadores "Hamilcar". Estos eran sin motor alguno y de gran envergadura, mayor que la de un Lancaster.

También en este año se usaron ya planeadores, con la salida no por el morro; así los Horsa ingleses que tomaron tierra cerca de Caen eran de fuselaje destacable.

Se insiste en que el gasto originado por tales operaciones de envolvimiento vertical será fabuloso, pero muchos estrategas americanos y los alemanes, entre ellos los generales que lucharon contra los rusos en la pasada guerra, dicen que ellas serán la manera más eficaz de hacer frente y vencer a la gran masa de fuerzas que tendrán los rusos y esperan que éstos no tengan capacidad para llevar a cabo esta clase de operaciones más que en pequeña escala. Dicen que la fórmula para vencer a Rusia es: movilidad, maniobra, volumen de fuego, bombas atómicas (estratégica y táctica, ésta también como proyectil de cañón); tropas escogidas y bien adiestradas, capaces de efectuar las más difíciles maniobras concebi-

das por los más competentes y atrevidos generales, siguiendo estos planes basados en la movilidad y economía de fuerzas.



Primera fase: invasión al Suroeste de Noruega.

Todo esto, como puede verse, trata de compensar el número, que estará a favor del enemigo, y dícese tendrá la máxima eficacia, puesta en juego, tras una defensa elástica que desgaste a los rusos y les haga alargar sus comunicaciones; teniendo pues en contra de ellos la misma arma que esgrimieron contra sus invasores, alemanes o franceses: la gran extensión de su territorio, inmensa llanura, no sólo ahora la estepa rusa, sino la llanura nortealemana, por la que, sin duda, más tarde o más temprano, lanzarían los rusos su ofensiva contra el Ruhr, contra las zonas industriales, de

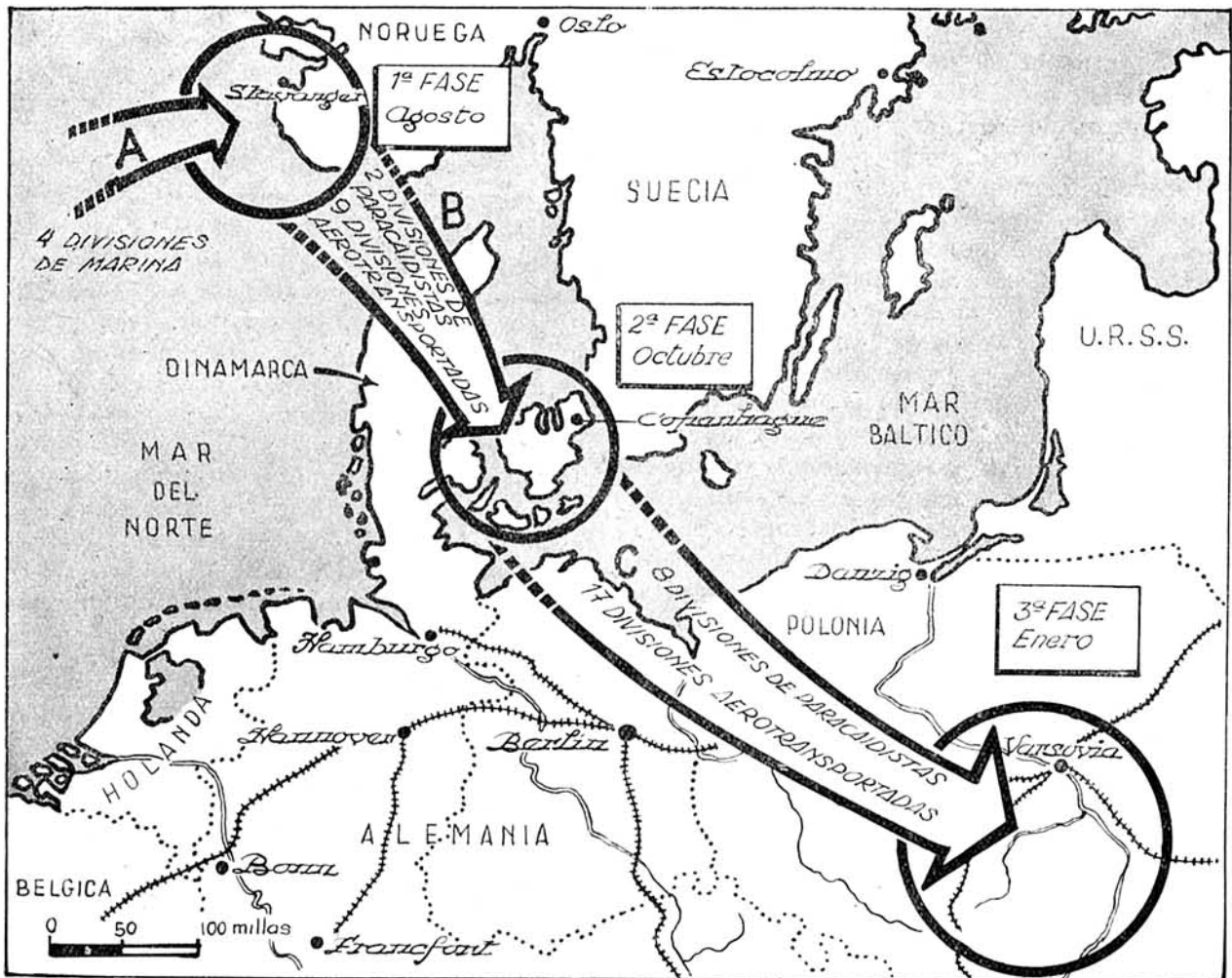
Francia, Alemania y Bélgica, pretendiendo alcanzar la costa francesa para desde ella anular las Islas Británicas, como zona industrial y como magnífica gran base de la aviación occidental.

Después de tal defensa y de sus correspondientes pequeños contraataques, lanzados en los lugares y momentos más apropiados, gracias a la movilidad de las fuerzas occidentales, contraataques en que tomarán gran parte las fuerzas aerotransportadas y paracaidistas, ejecutando atrevidas maniobras, vendrá la gran contraofensiva. Como ejemplo del proyecto de una de las partes de ésta, vamos a resumir el expuesto en la Revista "Life" (junio 1951) por Charles J. V. Murphy, experto en estudios estratégicos. En principio parecerá más o menos fantástico, pero deja entrever un género de guerra nuevo.

Supone el caso en que la defensa elástica con sus contraataques no haya sido suficiente para delener el rulo ruso y que toda Europa haya sido ocupada por el Ejército Rojo, y expone una reacción que espera sean capaces de desarrollar los Estados Unidos.

Consiste la operación en un formidable

ataque en los diferentes teatros de operaciones, desembarcos en amplias zonas costeras europeas, etc. En el caso que les quedase a los occidentales alguna zona de suficiente amplitud podría omitirse la primera fase; el ataque que planea contra el extremo suroeste de Noruega.



Esquema general de la operación: invasión al corazón de Europa.

ataque sobre Varsovia, desarrollado en tres fases, desencadenado desde América e Islandia; las Islas Británicas se suponen neutralizadas por los bombardeos atómicos. Varsovia es un importante nudo de comunicaciones cuya posesión corta los recursos a los ejércitos rusos situados al oeste de dicha capital y permite además ensancharse y atacar en diversas direcciones. Esta operación debería complementarse con otras ofensi-

vas en los diferentes teatros de operaciones, desembarcos en amplias zonas costeras europeas, etc. Este tendría por objeto asegurar el dominio aéreo en el Mar del Norte y en la entrada del Báltico, y la conquista de una base de partida para la segunda fase del ataque. El que se hiciese contra Noruega, dice, podría ser en la zona comprendida entre Egersund y Stavanger y lo llevarían a cabo cuatro divisiones de Infantería de Marina americana, una de ellas en reserva. Ejecutarían un desembarco al nuevo estilo (siem-

pre la prevención contra el ataque atómico, al que darían magnífica ocasión las playas atiborradas de hombres y elementos y los barcos navegando concentrados). Un desembarco cuyas primeras oleadas, llevadas en helicópteros, serían lanzadas desde portaviones de los llamados "de escolta", cada uno de los cuales puede llevar 12 de estos aparatos, seis en la cubierta de vuelo y seis en la de hangar. Otras fuerzas atacarían las costas con lanchas rápidas de desembarco desde transportes navegando dispersos a una distancia de 20 a 40 millas de la costa, bien protegidos por la caza y la artillería naval, dotadas de material pesado, con abundancia de carros. Sería un desembarco al nuevo estilo experimentado ya en maniobras, varias veces, desde la primera que tuvo lugar en la gran operación terrestre-naval-aérea llevada a cabo en la Isla de Vieques (cercana a Puerto Rico). Gran número de "Marines" desembarcados de los helicópteros, vulgarmente conocidos por su extraña forma con el nombre de "flying bananas", atacarían las posiciones enemigas por la espalda, mientras los desembarcados por lancha romperían el frente con su material pesado. La ocultación de los helicópteros y su protección son importantes, dada su vulnerabilidad; otros aparatos tenderían las cortinas de ocultación y los protegerían con su fuego. Hay helicópteros de doce plazas, otros de veintiuna y está en estudio un tamaño mayor, de cuarenta. Tantas posibilidades dan a la Infantería, que en la división normal americana habrá 23 aparatos de esta clase en el futuro.

El primer objetivo de las fuerzas desembarcadas serían los aeródromos cercanos a Stavanger, para que los grupos aéreos pudiesen tomar tierra, lo antes posible, los de la flota y los de gran radio que desde América llegasen en vuelo directo. Un batallón transportado desde Islandia en hidros de gran radio de acción, tomaría el lago Owe. También se llevaría a cabo el corte de la carretera que une las dos poblaciones para después avanzar hacia ellas. En estos avances serían de gran utilidad los helicópteros proporcionando a los "Marines" la facultad de dar grandes saltos de batallón y hasta de regimiento, eludiendo los puntos fuertes del enemigo y colocando unidades en sus flancos o envolviéndoles; señalarían también los mejores itinerarios, volando

cerca de las copas de los árboles; servirían para aprovisionar y municionar desde reflaguardia descongestionando las carreteras y los depósitos de vanguardia; servirían para efectuar las evacuaciones de heridos...

En cuanto estuviese conquistado este extremo suroeste de Noruega, las fuerzas de ingenieros construirían abundancia de pistas "airstripes", dispersas a lo largo de la costa, aprovechando los terrenos llanos, desde los cuales las fuerzas aéreas americanas, ya llegadas a Europa en gran cantidad, puedan limpiar el cielo de Dinamarca para que sea factible la segunda fase de la operación, para la que Mr. Murphy señala el mes de octubre, suponiendo que la primera, el desembarco de Noruega, haya sido en agosto. En la segunda fase se lanzarían sobre las islas dinamarquesas dos divisiones de paracaidistas y seguidamente nueve de infantería, aerol transportadas, con su correspondiente material pesado que ya la Marina se habría encargado de situar estratégicamente (y siempre con la necesaria dispersión preventiva contra el arma atómica) en Noruega. Las tropas lanzadas sobre Dinamarca tomarían las islas de esta nación como base de partida para el nuevo salto y para éste se aumentarían notablemente los efectivos.

Dicho salto constituiría la tercera fase de la atrevida y gran operación. Un formidable golpe asestado al seno mismo del enemigo, desfasado tres meses, en el tiempo, con el salto sobre Dinamarca: Un ataque efectuado a 425 millas de distancia, sobre Varsovia, y una amplia zona circundante, con la sorpresa que proporciona su género, el envolvimiento vertical. Ataque realizado por 2.500 transportes con una enorme escolta de aparatos de combate, para prevenir los ataques en el cielo y abrirles camino en el asalto al suelo enemigo. La conquista de Varsovia supondría cortar las comunicaciones de los rusos, de las que aquella capital es nudo importante, y tener facultad para extenderse las fuerzas asaltantes, ya con impedimenta pesada. El asalto lo iniciarían ocho divisiones de paracaidistas (100.000 hombres) con misión de ocupar una zona apoyada por el norte y por el este en el río Vístula, entre Czerwinsk y Gara Kalwaria, y por el sur, el límite seguiría una línea: Sochaczew-Grodzisk. En los doce días si-

guientes, las fuerzas americanas se reforzarían ya con diez divisiones aerotransportadas, y así ensancharían su zona hasta el río Plica, por el sur. Veintiún días después del desembarco inicial, siete divisiones más, aerotransportadas, ensancharían la zona, hasta una línea de dirección aproximada N.-S., que pasaría por Plock, Lowicz y Tomaszow... Durante todo este período, los transportes aéreos habrían estado arrojando constantemente, material, víveres y municiones, constituyendo el "heavy drop" o "gran caída", una especie de la fase "ferry" de los desembarcos navales cuando ya vencida la resistencia se lleva el material a tierra en grandes proporciones (5).

Seguirían avanzando las fuerzas en diversas direcciones, con más o menos efectivos, según la situación del momento. Sería magnífica esta colocación de 25 divisiones, con sus repuestos, en una posición central y poseyendo el mejor nudo de comunicaciones para su progresión. Así supone Mr. Murphy avanzarían los americanos hacia Danzig, Poznan, Kracovia, Lublín, Grodno...

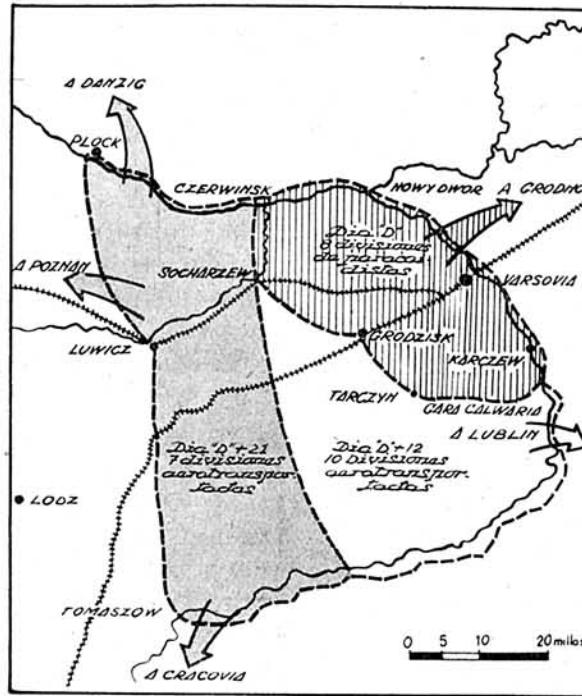
Esta operación de gran contraofensiva coordinada con otros desembarcos en el continente europeo, apoyados éstos por importantes fuerzas navales aliadas; unos seguidos de acción profunda, en lugares escogidos por el matiz político favorable de los habitantes, otros solamente amagos, podría ser la solución de la guerra en Europa, ya en segundo término: una vez agotadas las posibilidades de la defensiva alástica anteriormente desarrollada.

(5) Magnífico ensayo el "airlift" dado a Berlín sitiado.

El proyecto nos parece por el momento fantástico, sin duda. Los que sepan lo que es mover 25 divisiones, se sonreirán con escepticismo. Mr. Murphy, por su parte, también dice: "Los mayores problemas de esta nueva concepción de la guerra serán los de la logística a gran distancia y la enorme cantidad de recursos que son necesarios: Mover aparatos y elementos pesados a través de un océano, construir centenares de pistas de aterrizaje, transportar toneladas y más toneladas de combustible para alimentar tantos aparatos, montar la defensa contra los ataques atómicos, organizar multitud de parques dispersos, pero bien comunicados..."

Ahora bien, convengamos con Mr. Charles J. V. Murphy, que también parecían invencibles las dificultades logísticas del gran desembarco múltiple de Africa, en la pasada guerra; el llevar la guerra a la Metrópoli japonesa; el asalto a la fortaleza europea: el asentar el pie en Normandía bajo el fuego de la bien fortificada Reichwehr... y, sin embargo, se hizo.

La operación que hemos resumido, puede ser hoy por hoy fantástica, pero cada día lo será menos; después de todo no es nuevo que la Infantería de Marina protegida por el fuego de los aviones y buques conquiste bases aéreas para acercarlas al enemigo y batirle; recordemos la campaña del Pacífico... Ahora el batirle sería con la caída de 25 divisiones que desarticularían su dispositivo estratégico. Lo que es un hecho es que ese proyectado asalto a una Polonia conquistada, nos deja entrever un nuevo género de guerra al que forzosamente hemos de prestar atención. No se olvide: "Renovarse o morir".



3.ª fase: Consolidación y expansión de la zona de desembarco en la región de Varsovia.