



Consideraciones sobre la guerra relámpago, la caza nocturna y los desembarcos aéreos

(CONTINUACION)

Por el Coronel RUEDA

Paracaidismo y desembarco aéreo.

Todo lo que se ha ido dando a conocer y a discutir a lo largo de la guerra en relación con este extremo, nos libra de considerar necesario ni oportuno una extensa y detallada exposición, y hace que nos vayamos a limitar a considerarlo casi únicamente desde dos puntos de vista rápidos ("organización" y "empleo") en relación a los triunfos y fracasos circunstanciales o sistemáticos.

Desde un ángulo orgánico, el paracaidismo nos parece una faceta particular del "problema genérico de los especialistas" o personal especializado y experimentado.

Es la gran exigencia que arrastra la guerra científica y mecanizada moderna.

Mecánicos, montadores, radios, radiomontadores, electricistas, ajustadores, chapistas, torneros, observadores meteorólogos y radioescuchas, soldados, conductores, motoristas, armeros, artificieros, pintores, carpinteros, relojeros, etc., etcétera, en toda esa gama de profesiones manuales u oficios; como en aquella otra de orden intelectual superior de las llamadas profesiones liberales para la industria, el comercio y la agricultura, tales como ingenieros, arquitectos, químicos, metafísicos, ingenieros radioelectricistas, estadísticos, matemáticos, comerciantes, ingenieros agrónomos, topógrafos, geólogos o minerólogos, filósofos, médicos, escritores, propagandistas, psicólogos, banqueros, políticos, pirotécnicos, etc., etc., que en íntima colaboración con todas las Armas, Cuerpos y Servicios netamen-

te castrenses y combatientes de primera línea en aire, mar y tierra, constituyen los Ejércitos modernos en estas guerras integrales o totales sin retaguardias...

Viendo las necesidades de guerra desde este punto de vista, un país cuyo nivel medio de cultura y de régimen de vida no implique una familiaridad cotidiana con utensilios y elementos mecánicos (incluso las mujeres en los usos y necesidades domésticas resueltas mecánicamente, lo cual proporciona a todos los habitantes y clases del país unas nociones elementales en tan importante asunto), estaría en muy inferiores condiciones respecto a otro país más avanzado, ya que significaría, en caso de guerra, disponer desde el primer momento y en abundancia de personal especialista o especial, y asimismo disponer de todas las personas de todas las clases del país como una fuente para transformarlos con relativa facilidad en especialistas eficientes en número inagotable y según lo que las necesidades e incidencias marciales fuesen exigiendo.

Africa y la India, entre otros, aparecen, por el atraso mecánico que constituye el estado de las masas menos cultas, como muchedumbres aprovechables casi exclusivamente para nutrir con tropas coloniales las infanterías regulares (o tropas de color, "carne de cañón").

Hemos visto triunfar al paracaidismo francamente en ciertos casos, hasta llegarnos a parecer algo efectiva y definitivamente logrado. En cambio, en otros casos se le ha visto tan sistemáticamente neutralizado y tan absolutamente anulado, que se le podría llamar fracaso definitivo a tan mal rendimiento y pésimos efectos.

En general, y creemos que sin pasión, han aparecido como más rotundos y sistemáticos los éxitos del paracaidismo alemán, que no cuando se han empleado con más elementos y en mayor cantidad. En ocasiones se ha querido ensayar y poner en práctica esa nueva modalidad de "maniobra vertical" o "desembarco aéreo" por me-



Un caza nocturno disponiéndose a despegar desde su aeródromo.

dio de paracaidistas, planeadores remolcados que transportan hombres, armas y elementos, incluso vehículos motorizados y cañones de acompañamiento, y por último, transporte de grandes contingentes por vía aérea en aviones normales a motor, que ya pueden aterrizar y despegar de campos provisionales que les han preparado aquellos otros elementos que les precedieron como "cabeza de puente aéreo". ("Envolvimiento vertical" ha sido llamado por algunos.)

Si tuviéramos que buscar y presentar un ciclo o campaña prototipo que pudiera servir de modelo y crear escuela, elegiríamos como escuela de paracaidismo la campaña modelo de Holanda en la invasión alemana del principio de la guerra. Observada con objetividad, y como caso digno de estudio, se muestra como un ensayo perfecto en inmejorables condiciones (por tratarse de un ejército enemigo en franca retirada), cuyos puentes y líneas de comunicación se deseaba mantener en uso, evitando voladuras de puentes y de estaciones y centros, que efectivamente se consiguieron evitar; constituyendo los paracaidistas cabezas de puente y pequeños núcleos avanzados de resistencia hasta la rápida llegada de las puntas de vanguardia motorizadas (gracias a que por la misma acción de aquellos paracaidistas no habían quedado interrumpidas las carreteras y puentes). Como asimismo efectuando pequeñas interrupciones (fácilmente reparables luego) en los centros y líneas telefónicas y telegráficas de enlace enemigo, que aumentaba aún más todavía la desorganización y desorden de la retirada; en cuyo desorden y rapidez de retirada enemiga está la única seguridad que en su arriesgada misión pueden encontrar estas tropas paracaidistas. Esta campaña paracaidista modelo fué coronada con la toma de los fuertes de Bélgica, considerados como de los mejores y más inexpugnables del mundo, los cuales cayeron en pocas horas bajo pequeños desembarcos aéreos locales en paracaídas y en pequeños planeadores remolcados hasta la intermediación del lugar, que causaron sorpresa y admiración general, y que en nuestro estudio de modos de empleo, circunstancias, causas y efectos no debemos olvidar si queremos realmente deducir doctrinas que, apoyándose en hechos reales y efectivos, nos enseñen y conduzcan a consecuencias ciertas y aprovechables.

Otra ocasión de poder contrastar los posibles éxitos del paracaidismo fué la invasión y conquista aérea de la isla de Creta, llevada a feliz y victorioso término, ante la admiración del

mundo, con elementos exclusivamente aéreos, que alejaron y derrotaron totalmente a los elementos de Tierra y de la Marina que trataron de oponerse; y todo ello con *estilo y mentalidad netamente aeronáuticos*.

Por lo que respecta a "su empleo", vemos que cuando fueron utilizadas por uno u otro bando, lo hicieron siempre y únicamente contando previamente con la superioridad aérea de aquel que los utilizó.

Es, por otra parte, una necesidad evidente, ya que esa superioridad aérea garantiza la posibilidad de continuar y reforzar la acción del desembarco aéreo (que constituye "operación delicada y sin retorno posible" con los elementos actuales, muchos de los cuales quedan destruidos).

Pero como la superioridad aérea existía siempre que fueron empleados por ambos bandos en lucha, y sin embargo el éxito no fué siempre el mismo, podemos deducir que es una condición absolutamente indispensable, sin la cual sería locura incluso pensar en emplear el paracaidismo; pero que la supremacía aérea no es la condición única y suficiente para garantizar el éxito de empleo.

Busquemos otras razones. Por lo pronto, nos parece *más estrategia que táctica* el decidir el Mando emplearlos o no, y cómo, dónde y cuándo se pueden y se deben emplear. Nos parece que empieza a ser *táctica de paracaidismo* desde el momento que ya dentro de los aviones y planeadores, a las órdenes directas de sus Mandos inmediatos, empieza la simple ejecución de sus misiones.

Los vimos dar magníficos resultados empleados como avanzadillas o puntas extremas de vanguardia (verdaderas cabezas de desembarco aéreo o núcleos avanzados de resistencia), obrando en íntimo enlace con las cabezas o puntas de vanguardia más avanzadas y rápidas de las fuerzas motorizadas en casos de retiradas desorganizadas enemigas y clásicos avances ultrarápidos de la llamada "guerra relámpago"; pero como ellas preparan el avance de aquellas puntas motorizadas de tierra y a su vez tienen que ser alcanzadas y relevadas por ellas sin que transcurra demasiado tiempo, se deduce una práctica y conveniencia de empleo que acondiciona su forma de utilización: *no deben lanzarse los paracaidistas demasiado lejos, siendo preferible el recuperarlos y volverlos a lanzar repetidamente conforme van siendo relevados por las puntas extremas de vanguardia de las unidades*

motorizadas. Esto en cuanto a su empleo con un espíritu o estilo de *Caballería del Aire*, ya que estas misiones de acoso del enemigo en retirada eran las apropiadas y características en el empleo clásico de la Caballería. (Campaña típica y ejemplar de Holanda y Bélgica.)

En cambio, en el desembarco aéreo sigue siendo condición indispensable, desde luego, contar con supremacía aérea; pero para una acción como la de Creta nos parece que debe ser llevada la supremacía (como allí ocurrió) hasta significar un dominio absoluto del aire, que implique la confinación de aquel lugar a la llegada de toda clase de reservas enemigas ni por aire ni por mar ni por tierra, y una garantía absoluta de éxito, que ya sólo depende de la rapidez y cantidad en que puedan lanzarse los elementos de desembarco, según la cantidad de vehículos de transporte que se empleen, de tierra y de mar, o solamente de transporte aéreo.

Queremos llamar mucho la atención, y resaltar mucho, esta condición o circunstancia de confinamiento o aislamiento del lugar del desembarco aéreo. Puede el lugar, como ocurría en Creta, dar por sí mismo descartada geográficamente la posibilidad de acceso de reservas y refuerzos del ataque y la defensa, por uno o varios caminos o vías, facilitando así el confinamiento. (Por ejemplo, en el caso típico de Creta estaba geográficamente descartada la vía terrestre.) Y si por supremacía aérea, llevada al extremo de un dominio casi absoluto local del aire, durante el tiempo necesario, se barrió del cielo a la aviación contraria, tras la cual también tuvieron que irse o sucumbir los elementos enemigos del mar, quedó como única vía el aire, y esta vía en manos de aquel que efectuaba el desembarco. A estas circunstancias geográficas llamamos lugar confinado, y puede el predominio aéreo suplir a las condiciones geográficas que falten o sean incompletas.

Esta es una manifestación importante del factor geográfico en relación al desembarco aéreo, y también una manifestación de la supremacía aérea, constituyendo unas circunstancias o condiciones topográficas artificiales durante un cierto tiempo, que podríamos llamar factor geográfico aéreo artificial y eventual, por medio del cual se consiguen aquellas condiciones de confinamiento que geográficamente no existen, o son incompletas, y sin las cuales no debe intentarse una operación tan compleja y delicada como es el desembarco aéreo, por ser indispensable a la garantía del éxito.

Un desembarco aéreo no se puede ni interrumpir ni reembarcar.

Un desembarco aéreo no puede realizarse ni soñarse el intentarlo sin contar previamente con la supremacía aérea, que permite ejercer durante un cierto tiempo y en un espacio local al menos el dominio casi absoluto del aire, para así completar las condiciones geográficas de lugar confinado que necesita reunir el punto o zona elegida para el desembarco.

En los demás casos, y en otras condiciones y circunstancias, el éxito o el fracaso estarán muy expuestos a esa lotería de imponderables que pudiesen obrar casualmente en favor o en contra, y que podrían regalar o robar el éxito. Y como no nos parece que ésta sea forma de operar (si no es en un caso de forzosa y absoluta necesidad), creemos que se puede establecer que no aparece el paracaidismo, y menos aún el desembarco aéreo, como una operación simplista de éxito probable a emplear en cualesquiera circunstancias y comarcas de un modo sistemático.

En estas consideraciones y circunstancias de organización, instrucción y empleo por el Mando, es donde únicamente pueden radicar y deben buscarse cualesquiera efectos o resultados que se hayan podido observar en el empleo del paracaidismo. Y han de ser muy tenidas en cuenta para la redacción de los reglamentos y de las doctrinas que les afecten.

Nos queda por tocar sólo un punto. Pero debemos declarar que, a diferencia con todo lo demás que hemos expuesto, esto que ahora queremos exponer está totalmente virgen de toda experiencia de guerra y quizá completamente inédito. Lo hemos de decir, pues, únicamente como una modesta opinión personal, sin sancionar ni experimentar; sujeta por eso mismo a revisión y sanción, cuando pudiera ser bien estudiada y probada. Nos referimos al empleo del paracaidismo, como contraparacaidismo, sobre territorio propio.

Es decir, el paracaidismo defensivo.

Nos fundamos en las siguientes razones: Siempre a un desembarco aéreo le precede y acompaña una acción preparatoria de protección, cuyo principal objeto es interrumpir todos los accesos y vías de comunicación de las reservas y refuerzos al lugar del desembarco; es decir, tratar de producir o completar aquel lugar confinado (o aislado) a que antes hicimos referencia, como ideal para el éxito de un desembarco de este tipo.

Las únicas rutas que, probablemente, no interrumpirán por completo serán las rutas del aire, las que sólo quedarán obstaculizadas con un dominio del aire, aunque sea sólo local y circunstancial.

Y puede darse el caso de que elementos transportados por el aire sean los únicos que pudiesen llegar al lugar de un desembarco aéreo para contrarrestarlo y neutralizarlo, por hallarse interrumpidas todas las demás comunicaciones, o por el factor tiempo (oportunidad).

Hay otra razón. El que lanza a sus paracaidistas en territorio enemigo no puede recuperarlos hasta mucho tiempo después, o hasta el final de la campaña; los que hayan resultado supervivientes. Esto limita, en el atacante, el número de paracaidistas y elementos que haya de emplear en cada acción. Mientras que para la defensa que los vaya a emplear como contraparacaidismo sobre el desembarco enemigo, y por tanto sobre terreno propio, la cantidad de elementos a emplear está mucho menos limitada, puesto que a las veinticuatro horas se pueden haber recuperado, en tanta mayor cantidad de supervivientes y con tanta mayor rapidez, cuanto más fácilmente se haya dominado y aplastado la acción enemiga por haberse lanzado los elementos y personal propios con una superabundante desproporción respecto a los del atacante.

Es así que resulta el concepto económico del empleo del paracaidismo (como contraparacaidismo) muy en beneficio de la defensiva y muy en contra del atacante o invasor.

Una operación de este tipo (desembarco aéreo) tiene que tender a obrar por sorpresa estratégica y táctica; es decir, emprenderse imprevisiblemente y efectuarse con enorme rapidez. Por tanto, la acción de defensa agresiva que vaya a oponerse debe ser de muy fácil improvisación y empresa, y de rapidísima actuación o efectividad, características todas ellas que poseen con carácter propio y exclusivo los medios y métodos aéreos, y, por tanto, el propio paracaidismo.

Repetimos que esto sería un empleo inédito, según creemos, y constituye nada más que una idea o sugerencia, sujeta a revisión y sanción por la experiencia de la práctica.

La Meteorología como Geografía aérea.

No vamos ahora aquí a descubrir la pólvora haciendo un panegírico de la importancia y de las posibilidades que tienen y pueden reportar los

Servicios de predicción meteorológica, empleados y tomados en cuenta acertadamente en sus estudios y preparaciones estratégicas por el Mando, y en sus precauciones y ejecuciones técnicas y tácticas por las Unidades aéreas y otros elementos encargados de convertirlas en éxitos y siembra de éxitos.

Vuelos nocturnos, *raids* de alcance extraordinario (que pueden ser considerados como sorpresas de estrategia y táctica meteorológica), vuelos diurnos sin visibilidad y sin protección de caza (fuera de los radios de acción de ésta o con economía de ella en momentos en que la superen los prototipos de caza contrarios), que pueden llevarse a efecto con la práctica de un enmascaramiento aeronáutico en las nubes o nieblas; preparación de campañas aeroterrestres o aeronavales, o de bombardeos preliminares y preparatorios de grandes ataques o de desembarcos aéreos, o aeronavales. ¿Cómo podrían prepararse y llevarse a efecto con las mayores probabilidades y garantías de éxito, si no fuera gracias y mediante un detenido y documentadísimo estudio meteorológico y una perfecta y continua predicción meteorológica, en las vísperas y en el día *D* o la hora *H*?

Su importancia es tal, que hoy día no se ejecuta ninguna operación de mediana trascendencia sin tomar muy en cuenta la ayuda imprescindible de los Servicios Meteorológicos.

Y su maridaje con la Aeronáutica es tan íntimo, que en relación a los accidentes meteorológicos de las rutas del aire, que en su medio ambiente encuentra la aviación, viene a significar lo que los accidentes geográficos y topográficos son y significan en tierra y mar para los Ejércitos de superficie.

La Marina, dueña del mar, su elemento por naturaleza, ve limitada su actuación por los bajos y arrecifes, y, sobre todo, por las islas y costas, que son las fronteras de sus dominios.

Los Ejércitos y Armas de tierra sufren asimismo las esclavitudes de los fosos naturales que le constituyen los ríos y las grandes simas, así como las barreras de las cordilleras o los bosques y selvas, o los grandes vacíos de los desiertos y estepas. Por último, el obstáculo definitivo de las costas y los mares.

Mientras que la aviación vuela totalmente libre y evadida de toda prisión y toda esclavitud y obstáculo, en su medio ambiente atmosférico que constituye un espacio, único y monopieza, que envuelve completamente al planeta y permite todas las rutas y cualquier ruta, en esa magia de la navegación aérea, que convierte en ruta recta la curva ortodrómica, y en ruta quebrada la conservación constante del rumbo de la curva loxodrómica. Sin más eventualidad, sin más accidentes que aquellos que impongan unas malas o insuperables condiciones atmosféricas.

Por eso nos atrevemos a decir que la Meteorología es la Geografía aeronáutica y la Topografía del aviador.

Desenlace y mirada al futuro.

Se acabó la guerra...

Pero se ha conseguido la victoria en unas condiciones de odios, de soberbia vencida, pasiones violentísimas, de extremismos sociales, luchas de éticas religiosas y antirreligiosas, y de poderosos intentos de recuperar aquellas dulces zonas templadas en las cuales únicamente son posibles los "Haways de la democracia y el liberalismo", que, nunca como ahora, parece tan apropiada aquella expresión de "ha estallado la paz"; una paz que puede desembocar en una nueva Torre de Babel. (La bomba atómica.)

La Babel prehistórica fué una aspiración hacia lo máximo, que tratando de perforar con su cúspide las nubes, traspasó y desorbitó las capacidades humanas.

La actual Torre de Babel tiene su cúspide y su aspiración invertida, hacia abajo, hacia lo mínimo, hacia la desintegración del átomo y el secreto íntimo de la Creación. Pero no por eso menos desorbitado (quizá) de los linderos marcados como lícitos a la curiosidad y a la ambición del saber y el poder del hombre.

Por culpa del secreto que la Ciencia acaba de robarle a la Naturaleza, quizá se haya otra vez comido el fruto prohibido del árbol de la ciencia del bien y del mal.

Se acabó la guerra, sí, pero... ¿sabrán y podrán la Política internacional y la Ética de guerra dominar y domesticar al monstruo atómico?