

Papel de las tropas aerotransportadas en la guerra futura

Por C. ROUGERON

(De la *Science et la Vie*.)

La sorpresa.—Es perfectamente natural que la sorpresa haya desempeñado en los primeros lanzamientos de paracaidistas alemanes en Holanda o en Francia, o en el aterrizaje de planeadores en las superestructuras del fuerte Eben-Emael, un papel importante: es más extraordinario el que hasta el final de la guerra elementos tan frágiles como los paracaidistas y los planeadores en el transcurso de la fase de aterrizaje hayan podido ser puestos en tierra en cada caso con pérdidas ínfimas. Durante la fase crítica de la concentración de los elementos dispersos, el adversario no ha intervenido seriamente. El combate no ha comenzado, por lo general, más que al cabo de varias horas, y en ocasiones incluso un día después del aterrizaje, como en el sector mantenido por las disposiciones aerotransportadas americanas en Holanda.

Sin embargo, el Mando del Eje estaba prevenido contra la amenaza de un desembarco aéreo y había hecho adoptar a sus tropas medidas defensivas. En Normandía, y también en Provenza, no sólo estaban minados y sembrados de trampas los campos de aterrizaje que se presumían amenazados, sino que había reservas móviles destinadas a luchar contra los elementos aerotransportados. Sin embargo, en la mayoría de los casos la intervención de estas reservas fué tardía.

Pese a todas estas precauciones, se explica la sorpresa por la extensión de la zona amenazada. Suponiendo que el adversario conociese exactamente el estacionamiento de los aviones de transporte y de su escolta, no estaba en condiciones de determinar el sector de ataque con una aproximación menor de 500 kilómetros. Además, el movimiento de la aviación podía ser llevado a cabo únicamente en el último momento. El desembarco de Sicilia fué llevado a cabo con planeadores llevados desde Inglaterra a Marruecos por vía aérea, lo cual hace que se hubiera podido temer hasta el último momento una in-

tervención sobre las costas del canal de la Mancha y del mar del Norte.

Por otra parte, el dominio aéreo, que desempeñaba siempre un factor favorable en el ataque, permitió bloquear las comunicaciones que conducían al sector elegido. Las reservas locales son las únicas que pueden intervenir después de un desplazamiento lento—frecuentemente, nocturno—y faltas de su material pesado. Las reservas estratégicas no son transportables, como lo demuestra la experiencia italiana, y también las de Normandía y Provenza.

En el porvenir, la sorpresa ha de continuar desempeñando un papel, si cabe, todavía mayor que hasta aquí. El radio de acción de la aviación de transporte aumentará, y las flotas de portaciones podrán acrecer este radio de acción con su ayuda. Los teatros de operaciones probables se extenderán a continentes enteros, y amplias zonas deshabitadas enmascararán los preparativos o los objetos de las expediciones, que la defensa podrá en ocasiones descubrir tan sólo cuando el adversario esté ya firmemente asentado en el terreno.

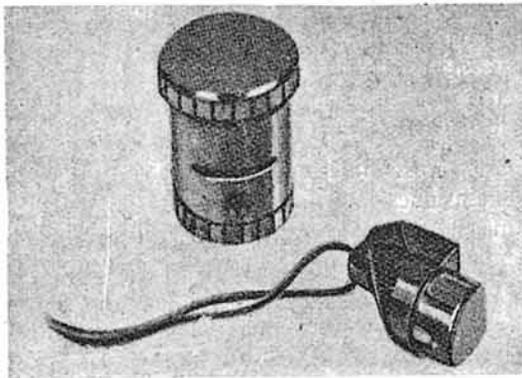
El corte de las comunicaciones a través de extensiones tan vastas y desérticas será mucho más fácil que en los sectores perfectamente comunicados de la Europa occidental o mediterránea, donde fueron llevados a cabo los desembarcos aéreos de 1943 a 1945. Algunas penínsulas siberianas o del Alto Norte canadiense no son casi accesibles más que por mar, en la época buena, o por el aire; el único medio de arrojar de estas zonas a una fuerza aerotransportada que se hubiese instalado en ellas, sería, en muchos casos, montar otra expedición también aerotransportada y más potente que la primera.

El hostigamiento y la acción en masa.—Tres carros surgen alrededor de un punto de apoyo de una línea fortificada, baten los puntos de acceso con lanzallamas, desembarcan algunos

hombres, que hacen volar refugios y fortines, y se repliegan cubiertos por cortinas de humo. Esta es una operación de hostigamiento que obliga a organizar en todo un frente una defensa anticarro meticulosa por medio de minas, de fosos profundos, de cañones de gran potencia, y esto cuando la ametralladora sería mucho más útil contra un golpe de mano a base de Infantería

Seis divisiones blindadas desbordan las defensas de un sector, atacan de revés a las tropas de los sectores inmediatos y enlazan con una zona de ataque parecida establecida a 50 kilómetros. Esta ya es una operación de gran envergadura, para hacer frente a la cual se precisan medidas muy distintas de las utilizadas en el primer caso, pues es necesaria una organización en profundidad, reservas estratégicas importantes prestas al contraataque, y centros fortificados ampliamente aprovisionados para hacer frente a las contingencias de una defensa de larga duración en caso de verse aislados.

También en el mar se conciben dos clases muy distintas de operaciones submarinas: la de una unidad aislada, que al navegar por mares lejanos impone en ellos la organización en convoyes suficientes para limitar las pérdidas,



Una de las mayores dificultades que encontraban las tropas aerotransportadas después de su lanzamiento en paracaídas era la reunión de las unidades dispersas. El aparato llamado metáscopo, que vemos en el grabado, emite rayos infrarrojos y, situado a una altura conveniente en el punto de reunión escogido, permite guiarse por él a los paracaidistas, que van provistos del aparato de observación complementario. Fué muy empleado durante los últimos meses de guerra en el frente occidental.

y la de la "jauría", compuesta por una docena de unidades sumergibles, o incluso navegando en superficie, que desborda este género de defensa. En el aire también existen las dos modalidades: la expedición de mil bombarderos que llegan sobre una ciudad desde todas las direcciones y a alturas diversas, que pasa a través de las barreras, insuficientemente densas, y agota la defensa pasiva en una lucha desesperada contra los incendios múltiples; por otra parte, la incursión de tres *Mosquitos*, que mantiene en jaque a la Artillería y a la caza en una extensa zona, obliga a tocar alarma en la misma y termina por sepultar bajo los escombros de sus viviendas a algunos paisanos fatigados que habrán querido permanecer en sus camas.

De igual forma, la acción de las tropas aerotransportadas se dirigirá en expediciones de hostigamiento y operaciones con grandes efectivos, que tendrán la ventaja de obligar al adversario a medidas defensivas diferentes y, en muchos casos, contradictorias. En nuestra opinión, fué uno de los errores del Mando aliado, e incluso, pese a sus éxitos, del Mando alemán, el no haber acentuado lo suficiente los caracteres propios de estas dos modalidades de acción, opuestas, en sus tropas aerotransportadas.

La expedición de hostigamiento no es más que una nueva versión de la operación de comandos, cuya amenaza extiende a todo un territorio en lugar de afectar, como hasta aquí, una estrecha faja costera. En Noruega, en Normandía, en Saint-Nazaire, los comandos británicos consiguieron plenamente imponer al enemigo una potente organización defensiva que inmovilizó a centenares de miles de trabajadores y a decenas de divisiones. No cabe reprochar al Mando británico el no haber pensado en la versión aerotransportada, ya que hizo una tentativa desgraciada en Calabria. En cuanto al Mando alemán, no intentó siquiera encomendar misiones semejantes a sus tropas aerotransportadas. El efecto de tales operaciones de diversión en las Islas Británicas, en mayo y junio de 1940, hubiera podido tener consecuencias muy serias.

El interés de las expediciones de hostigamiento y la dificultad de hacerles frente están en razón directa con la extensión de los terri-

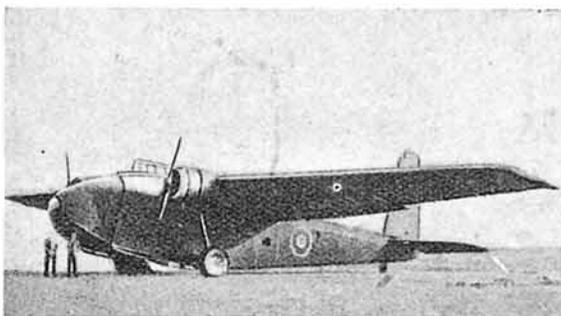
torios ocupados por el adversario. Si es grande, dichas expediciones obligan a un dispositivo muy disperso, que absorbe gran número de personal y que no conviene para hacer frente a una operación a base de grandes efectivos.

El rendimiento de este tipo de expediciones es particularmente elevado cuando se puede contar con la cooperación de la población. En caso de necesidad son un medio de aumentar esta cooperación por las medidas represivas que provocan, pues es difícil distinguir las destrucciones llevadas a cabo por elementos de guerrillas reclutadas en el mismo país, y las que son obra de combatientes regulares desembarcados de aviones.

El Mando soviético ha sido el primero, y casi el único, que comprendió el interés del hostigamiento en la zona de la retaguardia mediante unidades compuestas por escasos efectivos desembarcadas en regiones difíciles de limpiar, y que estaban destinadas a combatir durante varios meses viviendo sobre el terreno y aprovisionándose de municiones y explosivos mediante el botín obtenido. En el Oeste, el Mando angloamericano ha prestado una ayuda moderada a los elementos resistentes de las naciones ocupadas, pero sin poner en juego sus propios efectivos. El éxito hubiera sido, sin embargo, harto probable, a juzgar por los miles de aviadores derribados que consiguieron escapar a la persecución de los alemanes y regresar a sus Unidades.

Entre las posibilidades de acción que han sido descuidadas, cabe señalar el descenso de unidades de efectivos escasos en las cercanías de una frontera neutral, donde se hubieran hecho internar una vez llevadas a cabo las destrucciones que les hubieran sido encomendadas. Al precio de algunos miles de hombres temporalmente sacrificados, los aliados hubieran obligado a Alemania a organizar, a lo largo de las fronteras de Suiza y de Suecia, una verdadera línea fortificada por efectivos muy grandes.

En el futuro, el reembarque de los elementos descendidos ofrece perspectivas interesantes. El empleo de aviones capaces de aterrizar en terreno reducido, de cohetes de despegue, de planeadores tomados a remolque al paso, de helicópteros, y todo ello en combinación con las incursiones de bombardeo, deben permitir depositar en tierra y recoger de nuevo a grupos con efectivos totales elevados y destinados a llevar a cabo



El planeador británico "Hamilcar", provisto de dos motores Bristol "Mercury" XXXI. Estos motores le permiten el despegue en vacío en un terreno de pequeñas dimensiones, una vez realizada su misión, y hasta el transporte de una reducida carga.

misiones que puedan durar de una noche a varios días.

Las operaciones importantes han fracasado generalmente por insuficiencia de efectivos. Lo que se cree ser el justo medio no conviene en materia de desembarcos aéreos, como no conviene en los desembarcos costeros. Es preciso elegir entre el comando, compuesto por algunos centenares de hombres, y la operación montada en la escala del desembarco de Normandía. El fracaso de Dieppe obedece a que constituyó un término medio entre ambos extremos.

En el fondo, el conjunto de las operaciones confiadas por el Mando aliado a las tropas aerotransportadas no ha rendido todo lo que de él se esperaba, y ello pese a los grandes sacrificios habidos en relación con los efectivos puestos en línea, lo cual se debió a que estos efectivos fueron insuficientes. El esfuerzo de los aliados se refirió mucho más a los medios de transporte aéreo que a los hombres.

Su modo de llevar las operaciones de tropas aerotransportadas no es más que un aspecto de la política general del máximo de material con el mínimo de hombres. En las operaciones de desembarco por vía marítima ha de admirarse, indudablemente, la obra de algunas divisiones desembarcadas sucesivamente en Africa del Norte y en Italia. Pero ¿es seguro que un cálculo menos cicatero de los efectivos indispensables no hubiera recompensado, con resultados mucho más rápidos y mucho menos costosos, el curso de las operaciones? Dos divisiones más desembarcadas en Bone y en Philippeville hubieran evitado la larga campaña de Túnez, arrojando al mar en la primera quincena de noviembre de 1942 a los 1.000 ó 2.000 hombres que la

Luftwaffe llevaba diariamente desde Sicilia. El período crítico del desembarco americano en Salerno y la organización en Italia meridional de un frente alemán, que hubo que rechazar penosamente hasta el valle del Pó, hubiera podido ser evitado si los aliados hubieran desembarcado cuatro divisiones más algo más al Norte. No hubo más que ventajas en el cuarto año de guerra para Gran Bretaña y segundo para los Estados Unidos, en no poner en línea más que una decena de divisiones en el teatro principal de la guerra.

Si bien ninguna catástrofe ha resultado de los desembarcos por vía marítima, los resultados poco brillantes de los desembarcos aéreos y el fracaso de Arnhem han de ser achacados a esta insuficiencia de efectivos. Según confesión, el contraataque de Arnhem tuvo éxito por muy poco. Si la cabeza de puente británica hubiera tenido sólo un poco más de densidad, hubiera podido resistir, y el Rhin habría sido franqueado ya en septiembre de 1944, en lugar de en marzo de 1945, con todas las consecuencias que cabe atribuir a una irrupción en la Alemania septentrional a raíz de las graves pérdidas sufridas en Francia por la Wehrmacht.

Lo que sorprende en estas operaciones, durante las que se cuentan en pocos días decenas de millares de vuelos, es la desproporción entre la preparación, el apoyo y los efectivos terrestres empleados. ¿A qué cortar las comunicaciones en una superficie de 50.000 kilómetros cuadrados y destruir los campos de aviación y la D. C. A., si después no se van a desembarcar más que efectivos esqueléticos con nombre de Divisiones, Cuerpos de Ejército y Ejércitos? Cuando la operación de Holanda, que fué, con mucho, la más importante, 34.800 hombres fueron depositados por 5.000 aviones y 2.000 planeadores. Se ha explicado en ocasiones el fracaso por la precisión de realizar el desembarco de dos fracciones con algunas horas de intervalo de las fuerzas británicas utilizadas en Arnhem. Si los 5.000 aviones hubieran podido reanudar sus vuelos al día siguiente y en los sucesivos, depositando cada vez en tierra algunas divisiones para reforzar a las primeras, los defensores de la cabeza de puente no hubieran sido aplastados por el número. Lo que faltó para sostener el contraataque no fueron los bombarderos ni los cazas, sino los soldados de Infantería, que pueden mantener una posición durante semanas si se les sustituye a medida que van desapareciendo.

Las operaciones de hostigamiento y las de grandes efectivos tendrán un puesto en la guerra futura. Las primeras harán gravitar sobre grandes extensiones una amenaza, que obligará al adversario a dispersar sus fuerzas; prestarán ayuda a las poblaciones difícilmente dominadas bajo el yugo de la ocupación; pondrán también un obstáculo insuperable a las tentativas de dominación mundial. En cuanto a las operaciones de grandes efectivos, nutridas de una manera continua, pondrán en juego efectivos comparables a los de los Ejércitos de la última guerra. La reducción de las bolsas así creadas, con tropas decididas a la resistencia y aprovisionadas con regularidad, será una verdadera guerra de sitio más gravosa para el sitiador que para el defensor, por lo menos en los sectores favorables. El ejemplo de la operación de Birmania demuestra que será imposible eliminar las tropas desembarcadas.

El armamento.—La obligación de limitarse a un armamento ligero, adaptado a la capacidad de transporte de los aviones, es considerada generalmente como una grave desventaja de las tropas aerotransportadas. ¿Cómo podían luchar elementos desembarcados, con algunas ametralladoras y cañones ligeros de campaña, contra un adversario que puede aplastarlos bajo el peso de sus carros pesados y de su Artillería de largo alcance? ¿Existen medios de restablecer el equilibrio que no sea el de lanzarse a una carrera de tonelaje en los aviones de transporte, a fin de que puedan transportar cargas cada vez mayores?

La capacidad de transporte de los aviones y de los planeadores actualmente en servicio no debe ser subestimada. Los bimotores y los tetramotores recientes pueden transportar una verdadera artillería de campaña, y los últimos planeadores británicos, tipo *Hamilcar*, remolcados por tetramotores, transportan carros ligeros. A condición de aportar el tonelaje y el dinero suficientes, puede hoy en día transportarse por vía aérea cualquiera de los materiales que pueda precisar una fuerza combativa.

Mas antes de lanzar a los futuros Ejércitos por este camino, es preciso saber si el material de transporte difícil tiene realmente las cualidades que se le atribuyen, y si el combatiente, privado de él, está realmente en gran desventaja frente al que lo tiene a su disposición. Hasta la terminación de la guerra, todos los beligerantes han creído poder economizar sus reservas humanas poniendo a disposición de sus



Cañón americano de 57 mm., que, por no tener retroceso, puede dispararse en cualquier posición. Lanza proyectiles de un kilogramo, con alcance de 3.200 metros.

fuerzas un armamento cada vez más numeroso y más pesado. Los carros "Stalin" sucedieron a los carros "Tiger"; los cañones de 280 milímetros sustituyeron a los de 210, e incluso llegó a verse intervenir a las "V-2" en el combate terrestre. Afortunadamente para la apreciación del valor exacto de estas armas, su transporte se ha visto entorpecido en algunas ocasiones, y las unidades, que se veían reducidas a su armamento personal, han entrado en fuego contra un adversario equipado con toda clase de medios de combate. Tal ha sido, por ejemplo, el caso en Normandía, donde divisiones alemanas, enviadas como refuerzos y sometidas durante el trayecto al ataque de los aviones aliados, han llegado al frente sin más bagaje que el que podía ser transportado en la bicicleta que llevaba cada hombre. En el frente del Este, y después de las grandes pérdidas sufridas por la Wehrmacht en el Vístula y en el Oder, fué preciso oponerse a los carros de Stalin y a las potentes formaciones, nuevas y ligeramente equipadas. Sin embargo, se puso en evidencia que la capacidad combativa de estas tropas no era escasa, y el subfusil y el "Panzerfaust" eran tan capaces de detener al adversario como un contraataque a base de cohetes lanzados por los cazabombarderos aliados.

Los Ejércitos que no habían sabido apreciar el interés del carro y del avión de asalto se interrogaban en 1940 con la misma ansiedad que las tropas desembarcadas de aviones, cómo un infante podría resistir a estos medios de com-

bate sin tener armas análogas que oponerles. El Ejército alemán les ha dado la respuesta: a falta de carros y de aviones, se bate uno con ametralladoras y granadas. Todo un armamento puede ser concebido a base de cañones automáticos de pequeño calibre, de cargas huecas, de cohetes y de cañones sin retroceso, y este armamento reunitá las condiciones de potencia y de poco peso. No solamente se prestará al transporte en avión, sino que convendrá también mucho mejor que el armamento actualmente en servicio a las necesidades de los transportes en el caso—siempre previsible—de que no se encuentre uno al abrigo de los bombarderos aéreos o del tiro a larga distancia.

El armamento futuro de las tropas aerotransportadas será el mismo que el de las tropas destinadas a desplazarse por tierra. Con armas de 100 kilos, descompuestas en paquetes, que podrán ser llevados al hombro por los hombres, los Ejércitos conquistarán líneas fortificadas ante las cuales eran impotentes cuando se servían de obuses de 400 mm. También se resolverá la cuestión de la parte a reservar en los Ejércitos de mañana a las tropas aerotransportadas: todas las tropas serán aerotransportables.

Antes de seguir adelante daremos una ligera idea de algunas armas utilizadas hasta ahora por las tropas aerotransportadas o no, y que reúnen condiciones muy apreciables de ligereza. Una de las máximas conquistas del armamento moderno es el cañón sin retroceso. Los cañones sin retroceso de la guerra de 1939 se derivan



Cañón M-20, de 75 mm., también sin retroceso. Pesa sólo 50 kgs. y puede disparar proyectiles de 6,300 kgs. a más de seis kilómetros de distancia.



Batería americana de cuatro cañones sin retroceso de 75 milímetros de calibre.

del cañón americano "Davis", construido con fines experimentales en el transcurso de la guerra de 1914. El cañón "Davis", abierto por los dos extremos, lanzaba su proyectil hacia adelante, mientras que hacia atrás despedía una mezcla de grasa y de plomo. Los cañones actuales lanzan simplemente, y a mucha mayor velocidad que el proyectil, la mayor parte de los gases procedentes de la deflagración de la pólvora por su abertura posterior. Están formados por un tubo en cuya parte posterior hay una culata que termina en un embudo. El cartucho se compone de un proyectil ordinario y de una vaina agujereada, que permite escapar a los gases hacia atrás. Si M es la masa de proyectil, V su velocidad inicial, m la masa de la pólvora y v la velocidad de los gases, al salir del embudo antes mencionado, el tubo de la pieza, y en consecuencia el afuste, no recibirán reacción alguna si la cantidad de movimiento mv de la pólvora es igual a la cantidad de movimiento MV del proyectil, sin tener en cuenta la masa de pólvora que escapa por la boca de la pieza una vez salido el proyectil. Como la velocidad de los gases es del orden de los 2.000 m/s. obtenidos en los cohetes, se ve que para tirar a $V = 350$ m/s., bastará con una masa m de pólvora, es decir, del orden de un kilo para una granada de 75 mm. y seis kilos. La utilización de los gases de la pólvora, como masa de retroceso, no es, pues, muy costosa.

Tanto los alemanes como los americanos han puesto en servicio diversas piezas sin retroceso. Las más elementales son la "Bazooka", americana, y el "Panzerfaust", alemán.

Los americanos disponen también del cañón "M-18", de 57 mm., que pesa tan sólo 20 ki-

los; su longitud es de 1,55 m., y es capaz de lanzar un proyectil explosivo de 1,35 kilos a la distancia de 3.200 metros. Este cañón puede ser disparado sobre el hombro del tirador o encontrándose éste tendido en el suelo.

Otra pieza americana es el cañón "M-20", de 75 mm., que pesa 50 kilos y tiene una longitud de 2,08 metros. Puede ser servido y transportado por dos hombres, y es capaz de enviar un proyectil de 6,300 kilos a más de seis kilómetros. Esta pieza, que ha sido empleada por primera vez en Okinawa, es disparada sobre el trípode reglamentario de la ametralladora americana de 7,62 milímetros.

Los alemanes disponían también de varias de estas armas, aparte del "Panzerfaust" antes mencionado. Citaremos, en primer lugar, el cañón de 75 mm. "LG-40", destinado a las tropas aerotransportadas. Se trata de un cañón sin retroceso, que lanza los gases por la culata. Su ligereza es extremada gracias al empleo en la construcción de tubos de acero y alzaciones ligeras moldeadas. Con esto el peso de la pieza en posición es tan sólo 147 kilos. La longitud no rebasa 1,14 metros, y la velocidad inicial con el proyectil de metralla es de 365 m/s., teniendo un alcance de 6.700 metros. Este cañón puede disparar tres clases de proyectiles, a saber: granada rompedora, granada de metralla y granada de carga hueca.

Otra pieza alemana sin retroceso es el obús de 105 mm. "LG-40", basado en el mismo principio que el cañón de 75 "LG-40", del que acabamos de hablar. Pesa 388 kilos y lanza el proyectil de metralla con una velocidad inicial de 346 m/s., y el de carga hueca a 375 m/s. Su

alcance es de unos 6.000 metros. También fué construido otro modelo más potente: el obús de 105 mm. "LG-42", cuyo alcance llega a los 7.800 metros.

Para terminar esta rápida revista de material utilizado por las tropas aerotransportadas, mencionaremos todavía el fusil alemán para paracaidistas y el "Metascope".

El primero es un fusil automático de 7,92 milímetros, llamado "FG-42" ("Fallschirmjägergewehr 42"). Puede ser empleado, bien como fusil semiautomático, es decir, con carga automática, pero disparando tiro a tiro, o bien como fusil ametrallador. En razón de su peso reducido (4,9 kilos) y de su longitud (90 centímetros), puede ser utilizado incluso como subfusil "pesado". Dispara el proyectil habitual del fusil "Máuser". Su escaso peso ha sido conseguido mediante el acortamiento del cañón, que tiene tan sólo 480 mm., y de la bayoneta. El arma mide 90 cms. sin bayoneta y 1,08 metros con bayoneta. La cadencia de tiro es de 600 disparos por minuto, y el cargador lleva 20 proyectiles. Los inconvenientes de este arma son una ligera reducción de la velocidad inicial y la tendencia que tiene a recalentarse rápidamente, lo cual impone un régimen de fuego más estricto que con las ametralladoras ligeras o pesadas. También es un inconveniente el peso de las municiones, que no ha podido ser disminuído y que sigue siendo el obstáculo que se opone a la generalización de las armas automáticas.

En cuanto al "Metascope", es un aparato que sirve para facilitar la concentración en un punto de los paracaidistas que acaban de descender. El "Metascope" es un emisor de rayos infrarrojos, que se coloca en lo alto de una pértiga en el punto de concentración designado y que guía a los paracaidistas, que van provistos de un aparato receptor complementario. Ha sido utilizado durante los últimos meses de la guerra en el frente occidental.

¿Será la guerra futura una guerra de desembarcos aéreos?

No existe error más generalizado que el de atribuir a la guerra futura los caracteres de la precedente, en lugar de ver en los mismos una serie de posibilidades casi ilimitadas, de las que un jefe dotado de imaginación extraerá todo un sistema nuevo y completo. El Ejército aerotransportado se presta a ello, al igual que los



Fusil ametrallador alemán de 7,92 mm. Por su poco peso, 4,9 kgs., y reducidas dimensiones, 90 cms. sin bayoneta y 1,08 con ella, resulta de empleo especial para paracaidistas. Lleva dispositivo para funcionamiento como simple fusil o como fusil automático ametrallador, disparando en esta forma a una velocidad de 600 proyectiles por minuto.

combates de carros de 1914-18 contenían en germen toda la guerra mecanizada en 1939.

Los desembarcos aéreos han probado su potencia y al mismo tiempo han mostrado sus limitaciones. La guerrilla, apoyada por dichos desembarcos aéreos, ha demostrado ser uno de los medios de desgaste que pueden agotar mejor a las fuerzas de un Ejército obligado a la ocupación de extensos territorios. Las operaciones con grandes efectivos han tenido resultados diferentes: las dos más importantes, montadas, respectivamente, por el Eje y por los aliados, han conocido una gran victoria en Creta y un duro fracaso en Arnhem. En los dos casos el resultado final desmintió los pronósticos previos. El asunto de Creta había comenzado bastante mal para las tropas alemanas, que parecían contenidas en las cercanías de algunos campos de aviación de que se habían apoderado. El desembarco aéreo en Holanda, por el contrario, había desbordado la defensa local en una amplia zona. Pero en Creta la defensa había de ser, finalmente, arrollada por los refuerzos continuos llegados, primero por vía aérea y después por vía marítima, mientras que tras un gran esfuerzo realizado el primer día, la Aviación aliada se encontró con que había agotado en Holanda los recursos humanos reservados para el paso del Rin. La acción de las tropas aerotransportadas, que se benefician más que ninguna otra del factor sorpresa, está, pues, sometida a las leyes que subordinan el éxito final a la reunión de la mayor cantidad posible de efectivos en el punto decisivo. No será formando dentro de un Ejército de varios millones de hombres a 10.000 ó 20.000 combatientes con vistas al transporte aéreo como se podrá ata-

car con probabilidades de éxito a fuerzas de igual composición.

La lección de las operaciones a base de carros de la guerra 1914-1918 fué ya parecida. En los primeros ataques de 1916, británicos y franceses, con medianos efectivos, habían sorprendido al adversario, como lo hicieron los desembarcos aéreos de 1939 a 1945; pero esta sorpresa no impidió que al fin fuesen rechazados con varias pérdidas. En 1916, y con una gran masa de carros, se consiguió fácilmente la rotura de Cambrai, pero no fué explotada; algunos días más tarde el Mando alemán montó un contraataque, que llevó a las tropas británicas a su punto de partida. Cuando las grandes ofensivas aliadas de 1918, la necesidad de la acción en masa de los carros y de la explotación ininterrumpida fué perfectamente comprendida. El mérito de Hitler estriba en haber construido todo un sistema de guerra sobre esta experiencia, atribuyendo a algunos miles de carros la consecución de los éxitos obtenidos antes de su época, con algunos centenares, y haber sabido aplicar este sistema durante los tres años de 1939-1940 y 1941; hasta el momento en que el Mando soviético consiguió detenerlo ante Moscú.

Es mucho más fácil organizar todo un Ejército para la guerra aerotransportada que organizarlo para la guerra mecánica. En este caso es preciso proporcionar a cada combatiente el material pesado y costoso que es el carro, mientras que en el otro basta con disminuir el peso de su armamento hasta el grado compatible con el transporte en avión. Para equipar en 1939 una división blindada, de cada diez, Hitler precisó cinco años; pero el mismo esfuerzo hubiera bastado para transformar en paracaidistas a toda la juventud alemana movilizada.

Si no es posible construir el material volante suficiente para embarcar todo un Ejército en aviones y planeadores, no importa, porque afortunadamente no es necesario. La riqueza del Ejército alemán en Creta no fué su flota de *Junkers Ju-52*, muy inferior en número y en

carga útil a los millares de los aviones de que disponía en 1945 el Ejército americano, sino los efectivos de sus tropas, equipadas e instruidas con vistas al transporte aéreo. Durante los pocos días en que se decidió la suerte de Creta, y durante el lapso de tiempo del mismo orden en que resistió la división de Arnhem, una Aviación de transporte establecida sobre la base de la de los aliados en 1945 hubiera transportado más hombres de los que Alemania tenía en todo el frente occidental. La potencia de un Ejército aerotransportado no se medirá, de ahora en adelante, por el número de hombres, y el de 13.500 hombres que fueron depositados en la orilla derecha del Rhin el 24 de marzo de 1945 no es un ejemplo para la organización de mañana, aun cuando la situación difícil en que se debatía entonces la Wehrmacht no le ha permitido rechazarlo.

El problema del Ejército aerotransportado, al igual que el del Ejército mecanizado, es el de los sacrificios a imponer para desarrollar el elemento retenido a un grado de potencia adecuado. Para constituir sus divisiones acorazadas en 1939, Alemania ha sacrificado su Caballería y una gran parte de su Artillería. Pero las grandes unidades formadas a cambio no han tenido nada que temer al ser asaltadas por regimientos de Caballería polacos, y en Francia arrollaron el enorme material de las reservas generales de Artillería. El país que cuente para un mañana con el Ejército aerotransportado habrá de sacrificar esta vez sus carros y sus cañones pesados para que centenares de millares de paracaidistas, armados con "bazookas", puedan cercar y destruir tanto las divisiones blindadas como los regimientos de Artillería. El éxito de esta forma de proceder sólo podrá ser sorprendente para quienes no hayan observado que una simplificación parecida del material es la que llevó a Gustavo Adolfo a sus victorias. Sus cañones de acompañamiento, contruidos con planchas delgadas, rodeadas de cuero y movidos a brazo, no tenían nada que temer ante los convoyes de piezas tirados por doce caballos.



El planeador "Waco" CG-4, provisto de dos motores auxiliares.