

El arte militar aéreo en la guerra italoabisinia

Por CARLO DE RYSKY

LA guerra italoabisinia ha terminado con la toma de Addis Abeba, ya que ha terminado la lucha entre las dos fuerzas organizadas. Los últimos esfuerzos de las tropas italianas para aniquilar las resistencias postreras, para ocupar completamente el territorio y pacificarlo, no son más que normales operaciones de policía colonial.

Por ello, es posible examinar hoy en líneas generales lo que ha sido la actividad de la Aviación Militar, formular algunas consideraciones y recoger algunas enseñanzas.

No creemos que la carencia de reacción por parte de la Aviación abisinia deba influir sensiblemente sobre estas primeras conclusiones. Podemos, en efecto, partir del supuesto previo—que también pudiera ser lógico incluso ante un conflicto entre dos naciones poseedoras de Aviación Militar—de que por un lado se ha conquistado el dominio del aire y por el otro se ha perdido este dominio.

Estrategia

En el campo de la estrategia ha quedado bien probada la importancia de los aviones de reconocimiento con gran autonomía, velocidad notable, cámaras fotográficas y estaciones de T. S. H. Las grandes masas de tropas no han podido jamás sustraerse a la observación aérea ni ocultar sus movimientos, de modo que siempre ha sido posible prever, prevenir el desarrollo de la acción estratégica del enemigo, entrever sus designios, conocer la situación de sus grandes unidades y valorar la consistencia de su frente de batalla, tanto en su conjunto como en sus principales fracciones.

Cuando el mariscal Badoglio preparó la gran maniobra dirigida a herir en su base la formación en ala de los etiopes, sabía que después de la conquista del Endertá, el resto caería necesariamente, porque del Endertá, es decir, de las contravertientes del Amba Aradam parten todas las líneas de comunicación que alimentaban los ejércitos de los Ras Kassa y Seyum, a los que las fuerzas del Ras Immeru, en posición excéntrica y desprovista de caminos, no hubieran podido socorrer en modo alguno.

Podemos, pues, sacar la conclusión de que la Aviación ha eliminado completamente de la estrategia el elemento "sorpresa", y de esta suerte, la actuación de los altos mandos militares resulta mucho más científica.

Táctica

En el dominio de la táctica hay que considerar dos casos: la acción autónoma, independiente de las fuerzas terrestres, y la acción auxiliar, en apoyo inmediato de las mismas.

La acción independiente se ha mostrado potente. Las masas etiópicas han sido sorprendidas, batidas, diezmadas, tanto al concentrarse como en marcha hacia las líneas de despliegue, situadas a centenares de kilómetros. Los depósitos de material de guerra y las columnas de subsistencias han sido aniquilados. Durante estas acciones, además de los efectos inmediatos de la destrucción de hombres y pertrechos, hubo repercusiones de orden moral, tanto entre los mismos combatientes como entre la población civil. Sus efectos se hicieron tangibles durante el avance del Ejército italiano, que tuvo efecto sin ninguna oposición de parte de los habitantes del país; y serán más visibles en lo por venir, por la resistencia del medio a toda tentativa de reacción, debida a la convicción general de que sería inútil rebelarse contra el poderío italiano.

La acción auxiliar se ha mostrado menos decisiva. Tampoco en la táctica será posible la "sorpresa" de gran envergadura. La acción de las tropas del Ras Kassa contra las líneas de Adua y Makalé fué descubierta durante su preparación; asimismo lo fué la tentativa de maniobra envolvente del ala izquierda italiana durante la batalla del lago Asciangui. Subsiste todavía la posibilidad de pequeños golpes de mano por minúsculos destacamentos, pero éstos, salvo casos excepcionales, no podrán ejercer nunca una influencia apreciable en el desarrollo y desenlace de las grandes operaciones.

Por último, la acción de la Aviación se ha mostrado decisiva para apoyar a los destacamentos empeñados en lucha con fuerzas superiores, a los que por circunstancias de lugar y tiempo hubiese sido imposible socorrer con un envío regular de refuerzos.

En el combate aéreo va a desaparecer la acción individual; el "caballero del Aire", el "as" que se lanzaba al aire en busca del adversario y que después de descubrirlo, lo atacaba con espectacular alarde de valor, no es hoy más que el recuerdo heroico de una gloriosa tradición.

Hoy día se lucha en batallones orgánicos, según formaciones tácticas bien conocidas, en las cuales cada uno tiene su puesto y sabe exactamente lo que debe hacer.

Hasta la acción conjunta en vuelo rasante contra las tropas enemigas ha sido disciplinada en todas sus modalidades y en sus procedimientos tácticos.

Esta acción, en la que la Aviación combate estrechamente ligada a las fuerzas terrestres, se ha mostrado muy eficaz. La solidez de las tropas sometidas al choque con las fuerzas aéreas adversarias se reduce de modo muy sensible; los mandos tácticos quedan entonces desorientados. La reacción, aunque sea violenta en sus manifestaciones, es casi nula en sus efectos, porque los soldados afectos a las armas antiaéreas, que combaten a pecho descubierto, no tienen la tranquilidad necesaria para efectuar un tiro preciso y eficaz.

De aquí la necesidad de construir carros blindados capaces de efectuar también el tiro antiaéreo.

Los aviones de choque, contruidos ex profeso, han dado un buen rendimiento; deben ajustarse a características técnicas especiales, cuya importancia aumentará siempre a medida que aumenten los medios de defensa del suelo. Una gran manejabilidad, una gran velocidad horizontal y de subida, son las características aerodinámicas de estos aparatos; tal vez habrá que pensar en proteger por ligeras corazas el puesto de pilotaje y los órganos esenciales.

Logística

La Aviación ha abierto nuevos horizontes a la ciencia de la guerra de movimiento. Las columnas motorizadas, precedidas, sostenidas y escoltadas por la vigilancia aérea, pueden avanzar muy rápidamente hacia sus objetivos sin hallarse ligadas al trabajo, necesariamente muy lento, de los servicios de exploración, y sin verse obligadas a perder energías y tiempo en inútiles despliegues de tropas, apenas se presente la amenaza de una resistencia por parte del adversario.

La exploración aérea evita la posibilidad de choques por sorpresa entre las columnas en marcha y grandes masas enemigas, y revela también la consistencia efectiva de los movimientos del adversario. Esto da un carácter de resolución a las grandes bata-

llas, pues arrebató al vencido la posibilidad de romper el contacto cubriéndose con las retaguardias en combate, para replegarse y reorganizarse con vistas a una nueva ofensiva.

Las tropas estacionadas tienen la misma seguridad, ya que la Aviación tiene la posibilidad de advertir cualquier desplazamiento de tropa en un radio suficiente para excluir todo choque con sorpresa. Uno de los problemas más difíciles para las tropas que combaten sobre territorio enemigo ha sido siempre el de las comunicaciones. Para garantizar la seguridad de estas últimas era indispensable la inmovilización de considerables destacamentos, lo que disminuía en una cifra de soldados cada vez mayor el conjunto disponible, que se iba haciendo cada vez más reducido a medida que aumentaba la distancia entre las cabezas de las columnas y sus bases de aprovisionamiento.

La Aviación ha dado también solución al doble problema de la vigilancia de las líneas de etapa y aprovisionamiento. No es necesario repetir a propósito de la vigilancia lo que hemos afirmado acerca de la exploración aérea en la táctica y en la estrategia. Por el contrario, es necesario que nos detengamos un momento en lo relativo al aprovisionamiento, por ser precisamente en esta parte de la logística en la que han surgido las mayores sorpresas.

Durante la guerra mundial, el aprovisionamiento de tropas por vía aérea se efectuó muy limitadamente y en casos excepcionales; durante la guerra italoetíopica ha sido efectuado de modo normal, incluso para las grandes unidades, como Divisiones y Cuerpos de Ejército.

La absoluta carencia de caminos entre Amba Alagi y la zona del lago Asciangui, en la que se riñó la última gran batalla del frente Norte, no perturbó en lo más mínimo el desarrollo de las operaciones; el avance de las grandes unidades (un total de 30.000 hombres) no se interrumpió un solo minuto. Todas las necesidades de las tropas (víveres, agua, municiones y material de toda clase) fueron provistas por los grandes aviones, cada uno de los cuales ha transportado unas dos toneladas en cada viaje: ¡lo necesario para 500 hombres!

Hasta durante la marcha sobre Addis Abeba, el ejército del mariscal Badoglio fué aprovisionado normalmente por la vía aérea. Ello permitió un avance muy rápido a pesar de las interrupciones del camino ocasionadas por los abisinios en retirada, y permitió también la organización ulterior de puntos resistentes.

El servicio sanitario ha tenido el máximo desarrollo. No solamente el transporte aéreo ha sido empleado en los casos muy graves que exigían una intervención inmediata, sino también en los casos normales, lo cual permitió evitar a los enfermos y heridos necesitados de hospitalización los transportes terrestres, largos y agotadores.

Finalmente, para sostener la moral de las tropas, prestó su concurso el servicio postal aéreo, que se llevó hasta las líneas más avanzadas. Gracias a este servicio postal, efectuado directamente desde Italia, el cambio de correspondencia entre los militares y sus familias pudo verificarse regularmente en el transcurso de una semana.

Servicio cartográfico

Las cartas geográficas de Abisinia eran solamente aproximadas; las topográficas faltaban, pues no existían en absoluto. Esta falta, que representa un obstáculo muy grave para la preparación de planes estratégicos y tácticos sobre terrenos planos o de orografía bien conocida, hubiera sido prohibitiva sobre un terreno como la meseta etiópica, sembrada de ásperos y complicados grupos de montañas de enorme altura, y surcado por profundos valles y barrancos cortados a pico y de varios centenares de metros de profundidad.

La situación se agravaba aún más por la carencia de una red

de caminos, lo cual planteaba el problema de su construcción y reclamaba un conocimiento muy exacto del terreno en las personas encargadas de trazarlos.

También en este caso fué la Aviación quien realizó la labor necesaria. La técnica italiana del levantamiento aerofotogramétrico, que hizo en Libia una inteligente experiencia muy amplia y concluyente, ha suministrado al Estado Mayor y a la oficialidad una completa serie de cartas topográficas a escala de 1 : 50.000, perfectas en todos sus pormenores.

Funcionamiento de los altos mandos y de los Estados Mayores

La Aviación ha permitido a los altos mandos y a los Estados Mayores seguir de cerca y sin interrupción el desarrollo de las operaciones, tanto en el aspecto estratégico como en el táctico. El comandante y el jefe de Estado Mayor seguían directamente a través de las estaciones de radio de los aviones todos los movimientos de tropas; cuando creían necesario "ver el panorama de la batalla", el puesto de mando en vuelo era un rápido trimotor que los transportaba sobre los lugares de la acción. De esta manera, la función de control y de mando se efectuaba "en presencia" e inmediatamente, sin interrupción alguna, y era posible la intervención superior cada vez que el caso lo requería. Así fué posible la inmediata participación de masas aéreas de bombardeo, concentradas y dirigidas sobre el punto decisivo mediante una orden dada directamente desde el avión del comandante, durante la batalla del lago Asciangui. Y en la misma batalla fué posible la intervención oportuna de una División de camisas negras sobre el ala izquierda italiana, amenazada de ser envuelta por una imponente masa etiópica.

Gracias a la Aviación, ha cesado de tener significación alguna aquel comandante de la escuela de Moltke, que dirigía las operaciones estratégicas desde su despacho, situado a centenares de kilómetros a retaguardia, y que desaparecía cuando las unidades que de él dependían pasaban a la acción táctica. Revive, por el contrario, la alta tradición de los grandes capitanes—desde Julio César y Napoleón—que, dominando y vigilando con sus propios ojos el desarrollo del combate, decidían su desenlace mediante su intervención directa y oportuna.

Conclusiones

La importancia del elemento aéreo se ha afirmado notablemente. Consiguientemente, queda probado que es absolutamente necesario que las naciones conserven siempre pronto y en estado de eficacia su Ejército Aéreo, pues en las guerras del futuro la victoria será del combatiente que primero logre conquistar el dominio del aire.

El valor del elemento aéreo es síntesis de la fusión del hombre y de la máquina como un solo organismo animado. La inteligencia, la audacia y el entrenamiento del hombre, son el corazón y el cerebro; la máquina, con sus características, representa los miembros. De nada servirán las tripulaciones muy instruidas, si no pueden disponer de máquinas muy perfectas, como serán inútiles las máquinas muy perfectas, si no son manejadas por tripulaciones bien preparadas espiritualmente y técnicamente.

También por esta razón es necesario que los Gobiernos cuiden de una manera especial el Ejército Aéreo, no solamente por lo que se refiere a su actividad exclusivamente militar, sino también por todo lo que se relaciona con la organización técnica de las industrias y de la producción.

En todo caso, la experiencia ha dado un mentís a las teorías extremistas que afirmaban que el arma aérea era suficiente para decidir la victoria; prepara, sí, los hechos resolutivos, y los determina, pero sus frutos no podrán ser recogidos más que por las tropas que operan sobre el terreno y lo ocupan de hecho.