



ARMA

AEREA

ETAPAS DE LA GUERRA

Las últimas intervenciones de fuerzas aerotransportadas

Por LUIS GONZALO VICTORIA

Hace tres años, en los números de febrero, marzo y abril de 1942 de esta Revista, hice destacar la importancia que representaba la entrada en escena de una nueva forma de hacer la guerra por el aire. Había tenido lugar el hecho de Creta, y de él salió una doctrina para el empleo de las fuerzas aerotransportadas, y con la doctrina, una organización, una táctica y unos medios.

En líneas generales, podemos resumir aquella doctrina, verdadera creación del Mando Aéreo germano, en los siguientes conceptos:

- a) Dominio local absoluto del aire.
- b) Toma de contacto con tierra, por sorpresa, de Unidades de paracaidistas y planeadores; estos últimos, más simples en su preparación y entrenamiento. Sus objetivos preferentes, los aeródromos o zonas de campos que pueden servir como tales. También los puntos de paso obligado: puentes, nudos de comunicaciones.

- c) Último refuerzo de otras Unidades transportadas en avión con medios más potentes cuando los dos escalones anteriores se han adueñado de aeródromos y acondicionado éstos para que en ellos se pueda aterrizar por masas de aeroplanos.
- d) Sea por la rapidez de ejecución o por las circunstancias locales, el enemigo no ha de tener tiempo a reaccionar con reservas estratégicas antes de que la posesión de los objetivos esté sólidamente consolidada y reforzada con fuerzas del Ejército. La acción ha de ser, pues, fulminante.

Desde que se marcó esta forma de empleo en la isla griega puede decirse que no se ha mejorado en aplicaciones posteriores, aunque se hayan perfeccionado los medios y se haya aumentado la masa. La intervención de estas fuerzas desde entonces ha sido continua en todos los teatros de operaciones.

Pero de todas estas intervenciones merecen destacar para

su estudio tres momentos: invasión de Sicilia, desembarco en las costas de Europa e intento de ruptura del frente del Rhin en Holanda; pues si bien ha habido aplicación en masa por parte de los anglosajones cuando la ocupación de Marruecos y Argelia, fué tan sin enemigo, que más bien pueden calificarse de maniobras generales en operaciones de este tipo.

INVASION DE SICILIA.— Cuando los Ejércitos aliados se lanzaron sobre Sicilia dominaban el mar y tenían una superioridad aérea incontestable. Las islas Pantelleria y Lampedusa habían sido ocupadas, y ambas, con Malta, constituían una línea de bases de despliegue avanzado a 80 kilómetros de la isla principal, para lograr sobre ella el dominio del aire, al propio tiempo que con la superioridad de medios, desde las bases de Túnez, a 200 kilómetros, los veinticinco aeródromos establecidos por el Eje en Sicilia habían sido materialmente machacados en forma que pudieran asegurarse no podía hacerse sino un empleo muy precario de ellos. Cuando Sicilia fué ocupada se vió que, aparte de la inutilización de las instalaciones de estos aeródromos, 999 aviones estaban en sus campos imposibilitados para actuar.

Las circunstancias eran, pues, inmejorables, tanto más si se tiene en cuenta el estado derrotista, que poco después se puso bien de manifiesto, predominando tanto en el pueblo italiano como en su propio Ejército. Los primeros lanzamientos se realizaron en la noche del día 9 de julio de 1943 en la costa norte de Sicilia, en la que las divisiones germanas resistían tenazmente la presión del Ejército americano, que trataba de envolver el baluarte del Etna, que constituía la defensa natural avanzada de Mesina. En esta operación intervinieron paracaidistas y planeadores, estos últimos por primer vez empleados por los aliados. El resultado puede afirmarse que no tuvo nada de satisfactorio, según se dejó traslucir de las informaciones dejadas publicar de fuente aliada, en frases como: "En el empleo de nuestras fuerzas aeronáuticas se han puesto de manifiesto algunos flacos que son objeto de estudio por los Mandos."

No debieron caer las fuerzas lanzadas con la conveniente concentración para hacer efectiva la acción coordinada; algunos planeadores cayeron al mar. Según los comunicados alemanes, fueron aniquilados los grupos aterrizados, en su mayor parte, por un ataque fulminante de tanques que les aconchó hacia la costa, teniendo que intervenir la Escuadra inglesa, con su potente artillería, en la recogida de los que se salvaron. Algunos grupos que lograron hacerse fuertes en la ocupación de un puente importante tuvieron que sucumbir ante el ataque germano, desde el momento que el avance de las fuerzas de tierra no se realizó, como debía haber sucedido, para unirse rápidamente con ellos.

Otra circunstancia que ocurrió fué que en esta operación se adelantó el desembarco de los planeadores al lanzamiento de paracaidistas. No es que sobre estos detalles haya que dogmatizar; pero no deja de ser extraño que se alterase este orden, recomendado en la táctica de las fuerzas aerotransportadas. Un atisbo de lo que pudo ser razón, por lo menos en parte de este fracaso, se puede encontrar en informaciones dadas a luz muy posteriormente, de fuente aliada, según las cuales los convoyes aéreos, al pasar por encima de la Escuadra propia, fueron atacados por éstos, debido a error en la identificación, error que se dió no una sola vez, sino en dos días distintos. En el primero, 23 trans-

portes aéreos, conduciendo 400 hombres, fueron derribados al mar, y en el segundo, otros 21 lo fueron igualmente por la Artillería naval, síntoma de que hubo grave falla en la coordinación y el enlace. Se comprende que de esta operación no quedase el Mando aliado muy satisfecho, y que así se dejase traslucir al público. En frase paliativa se ha podido leer en revistas inglesas: "Tales errores tácticos son excusables cuando se experimenta una nueva arma."

ASALTO AL CONTINENTE.— Cuando llegó este momento, es natural que por el Mando anglosajón se diese una importancia destacada al salto aéreo, que en poco tiempo podía producir un colapso de la defensa en los puntos vitales elegidos. Se perfeccionaron los medios.

Los planeadores de la invasión, contruidos en enormes masas después de una muy estudiada depuración de tipos, han sido los siguientes:

El "Waco CG-4A" (americano), capaz para unos 12 soldados equipados.

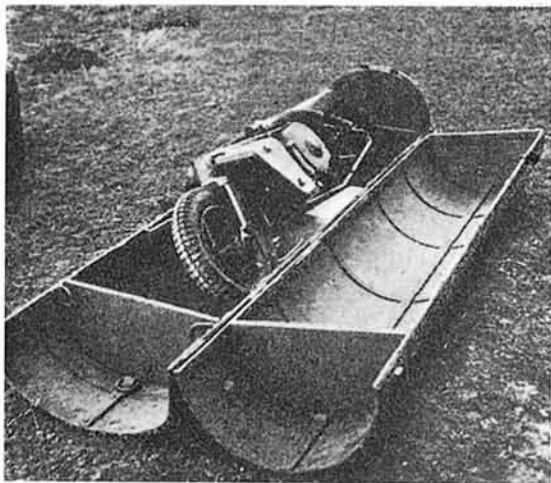
Los "Horsa I" y "II" (ingleses), con morro levantara para hacer la carga rápida. Puede llevar 25 soldados con equipo, o bien soldados con un "jeep" (auto americano de campaña), o también siete soldados y un cañón antitanque de 37 mm. En algunos se puede separar fácilmente la parte de fuselaje que queda detrás del borde de salida de las alas, mejora introducida como enseñanza de lo ocurrido en Sicilia, pues un aterrizaje violento dejaba a los tripulantes en muy difícil situación de salida, y asimismo fué enseñanza de aquella poco afortunada operación, la construcción de la estructura con tubo de acero, que no se astilla. Todos los planeadores llevaban instalación de radio y además intercomunicaciones telefónicas por el cable de remolque.

Otro tipo interesante empleado ha sido el "Hamilcar", de gran capacidad de carga, y especialmente diseñado para transportar un pequeño tanque con su equipo. Su envergadura supera a la de los grandes bombarderos; su peso a plena carga, 16 toneladas.

Como remolcadores se han empleado, en general, los grandes y medios bombardeos, además de los aviones propiamente de transporte, y entre ellos: los "Whitworth", "Lancaster", "Halifax", "Wellington", "Dakota" y "Lodestar".

Hay que anotar en esta operación, y más en la de Holanda, que las roturas de cables fueron relativamente frecuentes, y que en esta última, que se había previsto tal contingencia, lo que supone que aún hay que perfeccionar el remolque de masas tan pesadas, se escalonaron por mar, desde Inglaterra a Holanda, una cadena de canoas de salvamento que, efectivamente, dieron un gran servicio. En un solo día se salvaron más de cien vidas.

En el transcurso desde Sicilia hasta esta nueva fase de lanzamiento en masa de paracaidistas se ha hecho por el Mando anglosajón una minuciosa preparación en organización y medios. Posteriormente a la operación, en las últimas revistas de procedencia inglesa, se van publicando fotografías que ponen de manifiesto este destacado interés en constituir elementos propios y muy variados, diseñados como equipo particular de esta tropa. Por paracaídas con empaque especial para cada cosa, se lanzan: motocicletas, transmisoras de radio, aparatos de luces para señales, maquinaria para trabajos de allanamiento del terreno, pues es misión



Moto especial del equipo de paracaidistas con su empaque propio para ser lanzada desde avión.

de los paracaidistas hacerlo para preparar el aterrizaje de planeadores, o incluso de aviones en los aeródromos. Después, por planeadores se llevan los elementos más pesados: tanques, cañones antitanques, obuses, cañones de 7,5, "jeeps" (autos de guerra) y otros efectos por el estilo.

En materia de organización, se ha constituido un Ejército aerotransportado, con Divisiones, que unas son inglesas y otras americanas, lo que es reflejo de la unidad de mando y acción a que se ha llegado por el bando aliado. No son públicos aún los detalles de esta organización.

Las Unidades de planeadores disponen de un servicio de equipos móviles de reparación, dada la fragilidad de su estructura y las circunstancias de su aterrizaje. Con profusión de elementos, sobre todo de recambio de piezas, estos equipos ponen rápidamente en servicio los planeadores averiados para disponer de su inmediato empleo. Muchos de éstos son recogidos del suelo por aviones en vuelo, que no necesitan aterrizar, empleando el sistema ya antiguo de recoge-partes.

Todo ello revela una inquietante preocupación por hacer perfecto este nuevo instrumento de guerra, cuyas particularidades se han logrado mantener en secreto, y poco a poco se van revelando.

La invasión empezó en la noche del 5 al 6 de junio último, y tuvo en días anteriores una fase previa de intenso bombardeo, con el propósito de desarticular las comunicaciones en la retaguardia enemiga, imposibilitando el movimiento de las reservas generales. Así, de los 34 puentes sobre el Sena en la zona de influencia de las operaciones, sólo uno quedaba disponible el día 6 de junio. Igualmente se atacaron con predilección los puestos de radio, empleando los aviones-cañón y aviones lanza-cohetes, de mayor precisión en el ataque. Toda la zona al oeste de París quedó así paralizada, lo que se refleja expresivamente con la denominación que se la dió de "desierto de las comunicaciones".

La reacción alemana fué débil. La superioridad por aire podía presumirse que daría el dominio local. Eisenhower disponía de 4.000 cazas y 6.000 bombarderos. En la mañana

del día 6 todos los bombarderos, tanto de acción diurna como nocturna, se lanzaron en pleno día en acción táctica sobre las zonas elegidas para la invasión (frente Havre-Cherburgo), con escasa resistencia aérea.

El Mando aliado ha sido parco en dar paso a información sobre la intervención de las fuerzas aerotransportadas en esta operación. Los alemanes, por su parte, dieron por aniquilados la mayor parte de los núcleos descendidos. De las informaciones filtradas pueden resumirse los siguientes hechos:

Aún era de noche en la madrugada del 5 al 6 de junio, cuando se lanzaron oleadas de paracaidistas sobre dos zonas principalmente: suroeste de Cherburgo y noroeste de Caen, y parece que también otros grupos en las cercanías del Havre, hacia la desembocadura del Sena. Estas últimas fuerzas debieron, efectivamente, ser rápidamente neutralizadas por los alemanes, pues no ha trascendido el resultado que alcanzasen.

La sexta División aerotransportada inglesa lanzó sus paracaidistas al noroeste de Caen. Su misión principal parece lo constituían dos puentes sobre el Orne y canal que corre inmediato a él, y simultáneamente extenderse por la zona de la orilla derecha del Orne, haciéndose fuerte, y anular una batería costera en Franceville (desembocadura del Orne); también entraba en su misión destruir dos puentes más hacia el este del Orne, sobre el Dives, en dirección al Havre. Analizada esta misión, parece deducirse claramente que el propósito de la operación de invasión, en esta parte, era crear un flanco izquierdo precisamente en la zona de lanzamiento de esta sexta División. Si otras unidades se lanzaron más al Este, hacia El Havre, tendría seguramente una finalidad demostrativa para atraer reservas locales.

Parece ser que esta sexta División inglesa, consolidada su posición después de ruda resistencia, el día 9 de junio se colocó a retaguardia de grupos acorazados alemanes que atacaban a las cabezas de costa, a favor de nuevos desembarcos aéreos, con especial mención de los éxitos que se atribuyen a los grandes planeadores "Hamilcar", que abriendo sus enormes fauces, lanzaban instantáneamente, al tomar tierra, ligeros tanques con sus equipos, que entraban en acción sobre la marcha, y asimismo antitanques, que ocasionaron fuertes bajas y gran efecto de sorpresa.

Otra División americana aerotransportada fué lanzada al suroeste de Cherburgo, en la zona de Ste. Marie Eglise, como contraflanco derecho de la invasión.

La resistencia en uno y otro caso fué escasa en los primeros momentos, y a juzgar por las manifestaciones de los ejecutantes, la sorpresa táctica se logró, y se jactan de haber resultado la operación, en todos sus detalles, tan perfecta como podía haberse realizado en unos ejercicios. La preparación, dicen, fué minuciosa, empleando planos, fotografías aéreas y modelos (relieves). "Cada hombre conocía lo que tenía que hacer."

Al rayar el día se lanzaron las masas de planeadores, amparados ya por los paracaidistas, y sucesivamente, a medida que continuó la operación, al aumentar la reacción enemiga, se lanzaron nuevamente oleadas de refuerzos y de elementos. Un intento de ataque de Caen fué rechazado. Lo que pudiéramos llamar tercer escalón de estas tropas, las transportadas en aviones, parece no hubo lugar a ello en parte, porque la unión de los islotes creados con las fuer-

zas desembarcadas por mar pudo hacerse, en general, en corto tiempo, ya que la distancia a la costa no fué grande (entre 10 y 20 kilómetros), y además, porque los alemanes, con buen juicio, habían previamente hecho inabordable, por destrucciones, todo posible aeródromo en una profundidad de zona costera que pudiera servir para desembarco. Todo lo que los servicios de tierra pudieron hacer, y lo hicieron rápidamente, fué alguna pista artificial, que sólo podía tener aplicación para aterrizaje de algún avión con avería.

Dentro de esta norma de realización general expuesta, se estudió cada caso particular, decidiéndose, según las circunstancias, por el empleo de paracaidistas o planeadores. Por ejemplo, en la ocupación de los puentes sobre el Orne y su canal, la elección fué en favor de los planeadores, que podían llegar con más efecto de sorpresa, por el silencio de aproximación y mayor facilidad y rapidez de concentración. Se les recomendó que en último extremo se incrustaran contra los extremos de los mismos puentes. En la ocupación de la batería de Franceville-Plage se siguió, al parecer, un procedimiento semejante al empleado por los alemanes en 1940



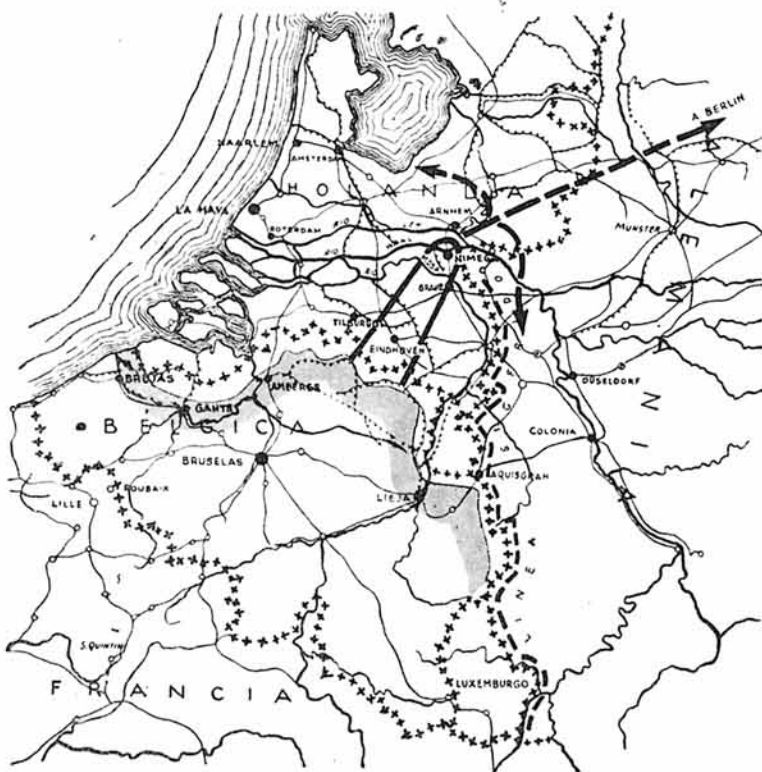
PREPARATIVOS DE SALIDA DE PLANEADORES REMOLCADOS.—Dos filas de éstos ocupan un extremo de pista. A uno y otro lado de esta masa, otras dos filas de aviones remolcadores van entrando por parejas, y rápidamente enganchados los cables de remolque. La sucesión de despegue está calculada a razón de cuarenta y cinco segundos cada equipo.

contra el fuerte de Eben-Emael, pues se lanzaron primeramente sobre la propia estructura de la batería tres planeadores, en fase demostrativa, para desorganizar la defensa, y a continuación un batallón de paracaidistas en las zonas de avenidas más favorablemente al ataque. Previamente a unos y otros, la batería había sido objeto de fuerte y denso bombardeo, para limpieza de los extensos campos de minas que rodeaban la obra y alambradas. Sin embargo, estas fuerzas, que tenían por misión extenderse por la derecha del Orne, debieron sufrir extraordinarias bajas.

En resumen, puede decirse que la operación de invasión en la parte encomendada a las fuerzas aerotransportadas resultó afortunada. Puede estimarse que la misión no fué de tipo ambicioso; la separación de los islotes de desembarco aéreo de las cabezas de desembarco del mar no era grande. El dominio del mar y aéreo eran casi absolutos; Eisenhower disponía de 11.000 aviones para proteger sus operaciones. En este último aspecto, los alemanes sustituyeron su defensa aérea por una intensa acción anti-aérea, que fué bastante efectiva, según lo reconocieron los protagonistas que la sufrieron, pero no suficiente para perturbar en forma sensible la operación.

El número de aviones transportadores y planeadores fué de 1.000, lo que da unas posibilidades de lanzamiento en una primera fase de 20.000 a 30.000 hombres, que coinciden con los efectivos de cuatro Divisiones, que se cree intervinieron: la sexta inglesa citada, las 82 y 101 norteamericanas, que cayeron sobre Sta. Marie Eglise, al sur de Cherburgo, y otra que el día 8 fué lanzada al norte de Coutances. Se cree que el Mando aliado tenía 10 ó 12 Divisiones aerotransportadas disponibles.

INTENTO DE RUPTURA DEL FRENTE EN HOLANDA.—Echando una ojeada al mapa del teatro de operaciones occidental, salta a la vista cómo los alemanes, perdida la batalla de Normandía, y con ella la mayor parte de Francia, no tenían ya para cubrir a su patria más que la propia frontera acorazada por la línea Sigfrido, como obra de fortificación preparada por la mano del hombre. Más al Norte, en Holanda, no continuaba la línea, pero en la



MAPA DE LAS OPERACIONES EN HOLANDA.—El I Ejército aerotransportado jalonó el corte del frente alemán entre Eindhoven y Arnhem. El II Ejército terrestre aliado penetró rápidamente hasta Nimega, pero de allí no pudo pasar, y se frustró el principal objetivo de la operación, que era irrumpir en tierras alemanas y desbordar, por uno y otro lado, envolviéndolos, la línea Sigfrido y el baluarte acuático de Holanda.

naturaleza encontraban los alemanes un bastión contraflanco, constituido por todo el territorio holandés, parte de Bélgica y la región alemana del bajo Rhin, con todos sus ramales de desembocadura, zona además inundable en gran parte, contraflanco más difícil de franquear que la propia línea fortificada.

Los Ejércitos aliados, en una persecución acelerada, llegaron pronto a sentir el parón ante la fortaleza de este frente, y sus líneas fueron progresivamente cediendo, contorneándose, como aparece en el plano, desde la desembocadura del Escalda, por el canal Leopoldo, Amberes, Eindhoven. La situación admite una comparación con la que ambos frentes tenían en 1940, cuando los alemanes emprendieron la ofensiva contra Francia, ahora en situación inversa a la de entonces. La línea Maginot terminaba en la frontera belga; después venía este país, si no con la profusión de vías de agua que en Holanda, también se prestaba a una acción retardada, y lógicamente el punto de soldadura en Sedán, de la línea Maginot, con la improvisada hasta el mar, se estimó como el más débil para irrumpir hacia el corazón de Francia. En aquella ocasión los alemanes pidieron a sus unidades acorazadas, y a su táctica, con tanto éxito experimentada en Polonia, la solución, y estas unidades respondieron al plan, consiguiendo la finalidad de ruptura decisiva del frente, con la consecuente anulación de la línea Maginot, en que tantas esperanzas se habían puesto.

Ahora, en situación inversa de frentes, los Ejércitos aliados se encuentran con un frente fortificado continuado, desde la frontera holandesa, próximamente desde Nimega, por la extensa zona de barreras acuáticas de los Países Bajos. El punto de soldadura entre uno y otra, al igual que antes en Sedán, atrajo la atención del Mando aliado, para intentar una ruptura que diera paso a la riada de sus inmensos elementos en hombres y material, desembocando en la llanura de Westfalia, camino directo a Berlín, y al propio tiempo envolviendo la línea Sigfrido hacia el Sur y toda la zona acuática por el Norte. Para llevar a efecto este atractivo plan se pidió a los nuevos medios lo que en 1940 se había resuelto por las entonces nuevas armas (Unidades acorazadas). Las unidades acrotransportadas podían dar la solución de un rápido acortamiento de la guerra.

La ruptura suponía abrirse un pasillo de unos 100 kilómetros de profundidad a través de una serie de barreras acuáticas (brazos de ríos, canales, zonas inundadas), hasta cruzar el último brazo del Rhin en Arnhem, partiendo del canal del Escalda, en las proximidades de la frontera belga-holandesa. Los puntos más interesantes a ocupar eran los puentes, y a ser posible, intactos.

La operación se hizo bajo la alta dirección del Mariscal Montgomery, jefe del Grupo de Ejércitos que constituyen el ala izquierda aliada. La ejecución se encomendó

al primer Ejército de Fuerzas acrotransportadas, a las órdenes del General Brereton, en conjunción con el segundo Ejército inglés, que mandaba el General Dempsey, principalmente acorazado. Aquél estaba constituido por las Divisiones 1.ª y 101 inglesas, y la 83 americana, y quizá alguna o algunas otras que no han sido nombradas en comunicados ni crónicas de guerra.

El plan, a no dudar, era de superior categoría en su género, comparado con lo que se había hecho con estas fuerzas anteriormente. El 17 de septiembre, desde primera hora de la tarde, conviene subrayarlo, pues ya ello da idea de la superioridad aérea, se lanzaron fuertes destacamentos de fuerzas acrotransportadas (paracaidistas y planeadores) sobre los puentes importantes que jalonaban el pasillo que se pretendía abrir, adelantándose al empujón que el segundo



INMENSA SIEMBRA DE PARACAIDISTAS EN TERRITORIO HOLANDÉS.—Foto obtenida en el preciso momento de llegar la oleada al suelo.

Ejército inglés había de dar en la madrugada del siguiente día. Los paracaidistas precedían a los planeadores en quince minutos. Fueron señalados en los comunicados de uno y otro bando los puntos siguientes: Eindhoven, Tilburgo, Hertogenboch, Oosterhout, Grave, Nimega y Arnhem. De ellos los más importantes los tres últimos: Grave, por donde se pasa el Mosa; Nimega, con puentes sobre el Waal, y Arnhem, punto del cruce del brazo del Rhin más septentrional, o Lek.

La prensa aliada hacía ascender a 50 unidades las lanzadas, y a 1.500 los aviones empleados. Si tales unidades correspondiesen a batallón, los efectivos de ellas podrían cifrarse en unos 40.000 hombres. Así debió ser, porque si se analizan las notas publicadas por un corresponsal que marcha en una de las expediciones, dice en ellas: "Nuestra tarea es echar al suelo 1.000 hombres y material pesado, tanques, cañones antitanques, "jeeps". Somos una de las

grandes riadas de planeadores." Claramente se percibe que cada "riada" es un batallón. Los alemanes afirmaron que en los primeros contraataques siete destacamentos desembarcados fueron aniquilados.

La reacción aérea el primer día fué casi nula, pero el 18 y siguientes los alemanes habían concentrado muchas baterías antiaéreas alrededor de las zonas ocupadas, que recibieron a las nuevas oleadas "con fuego vivo y buena puntería, mientras que despegaron para salir a su encuentro muchos cazas" (referencia inglesa). "Sobre la zona de lanzamiento había una gran capa de humo negro de los proyectiles antiaéreos, a través de la cual tenían que picar los aviones para lanzar desde baja altura sus paracaídas y cajas." Merece aquí hacer mención de la perfección y excelente material de la *Flak* alemana. "Han amontonado —dice un corresponsal— masas de cañones de 8,8 y de pesados antiaéreos." En repetidas ocasiones, desde que se inició su inferioridad aérea, han buscado compensación los alemanes empleando masas de aquélla, sobre todo para acciones en que el enemigo tiene que emplear sus recursos aéreos a cota baja. Tal fué la retirada a través del estrecho de Mesina al abandonar Sicilia; igualmente se empleó esta masa antiaérea en el desembarco en Normandía.

En la madrugada del día 18 las fuerzas de Dempsey, secundando el plan iniciado por el primer Ejército aerotransportado, se lanzaron desde la cabeza de puente mantenida al norte del canal del Escalda, y penetrando en Holanda

consiguieron el primer día unirse con algunos destacamentos, y parece ser que llegaron en su avance de 25 kilómetros a ocupar Eindhoven. El segundo día, 19 de septiembre, el avance fué más acelerado, cruzando el Mosa, aprovechando la ocupación previa de los puentes de Grave, donde el 17 habían descendido unidades paracaidistas, que lograron conservarlos intactos; la progresión siguió hasta las cercanías de Nimega, en el cruce del Waal, uno de los brazos del Rin, realizando en total, en los dos días, un avance de unos 80 kilómetros.

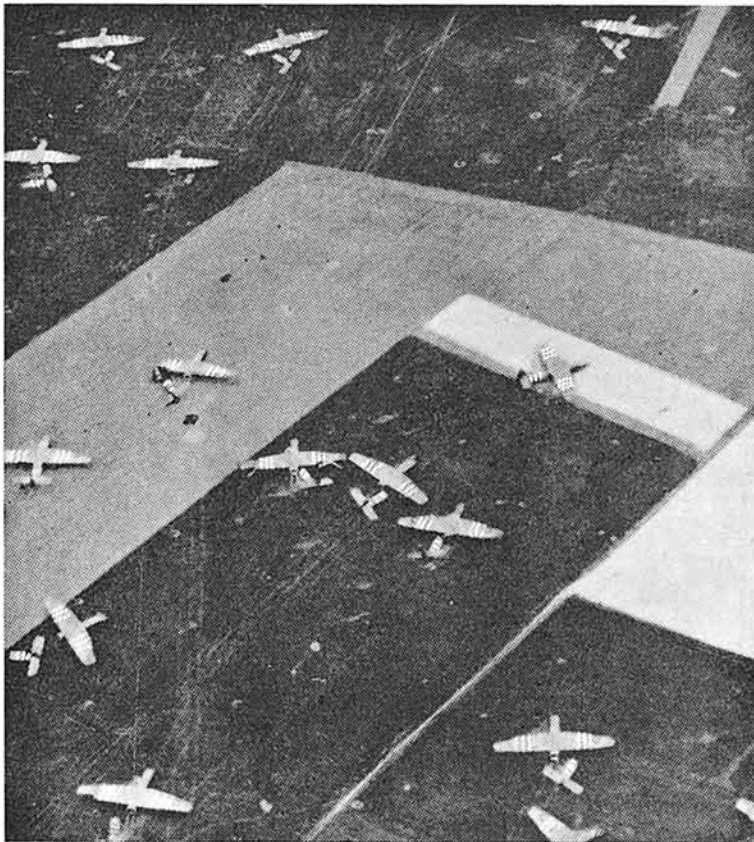
En Nimega, la División aerotransportada se había apoderado de la ciudad en violenta lucha de calles, y llegó hasta los mismos puentes, que tienen una longitud de unos dos kilómetros, quedando ambos enemigos separados por el río,

y logrando no poco con haber evitado la destrucción de aquéllos. Una fuerte edificación ocupada por los alemanes en la orilla norte del Waal barría la entrada de los puentes. Hasta la llegada de las fuerzas de Dempsey, con más poderosos medios, no pudo intentarse el cruce del río.

Pero desde el 17, la primera División inglesa aerotransportada se mantenía en Arnhem, violentísimamente atacada. La situación de esta División fué en los dos primeros días confusa, sobre todo para los propios ingleses. Su misión, como en las otras localidades, era apoderarse del paso del río Lek (Rhin). Pero era la última barrera hacia Alemania, y al propio tiempo la más alejada de las fuerzas terrestres de Dempsey (a unos 100 kilómetros del punto de

partida de éste). Era, pues, una misión bien difícil; el enemigo había de ser donde con más energía había de reaccionar; la llegada de refuerzos, la que más había de tardar.

Así fué, y a medida que pasaban los días se dejaba trascender, a través de comunicados y noticias, la situación difícil de la División, coincidente con las afirmaciones alemanas de inminente liquidación de aquellas fuerzas. Para mayor contratiempo, el estado meteorológico, bueno en los primeros días, fué empeorando, hasta el punto de llegar a hacer difícil el lanzamiento de refuerzos y aprovisionamientos. Ya en el comunicado aliado del 22 se consideraba la situación como "muy crítica, pero no desesperada". El núcleo principal de las fuerzas se hallaba al norte del río, acosado por tres frentes y por el aire.



MASA DE PLANEADORES "HORSA" EN TERRITORIO HOLANDÉS.—Se observa en todos separada la parte posterior del fuselaje, dispositivo que permite la rápida salida de las fuerzas que transportan.

Las fuerzas de Dempsey, logrando cruzar el Waal en Nimega, intentaron a todo trance llegar a liberar a la División inglesa, que sólo distaba ya unos 15 kilómetros y se oía el cañoneo del combate; pero los alemanes se habían establecido fuertemente entre el Waal y el Lek, y para ellos no era sólo la victoria sobre los paracaidistas lo que se jugaban, sino evitar a toda costa el paso del último brazo del Rin. Los aliados, por otra parte, en su rápido avance, lo hicieron en penetración de lanza, acosados por ambos flancos, y en algunos períodos debieron estar cortados, pues su abastecimiento se hizo por el aire, y en comunicados alemanes se afirmó haberlo logrado. La anchura del pasillo durante el avance hasta Nimega fué de unos 20 kilómetros, y sólo llevando siempre techo protector de Aviación de caza pudo sostenerse este Ejército en situación tan difícil.

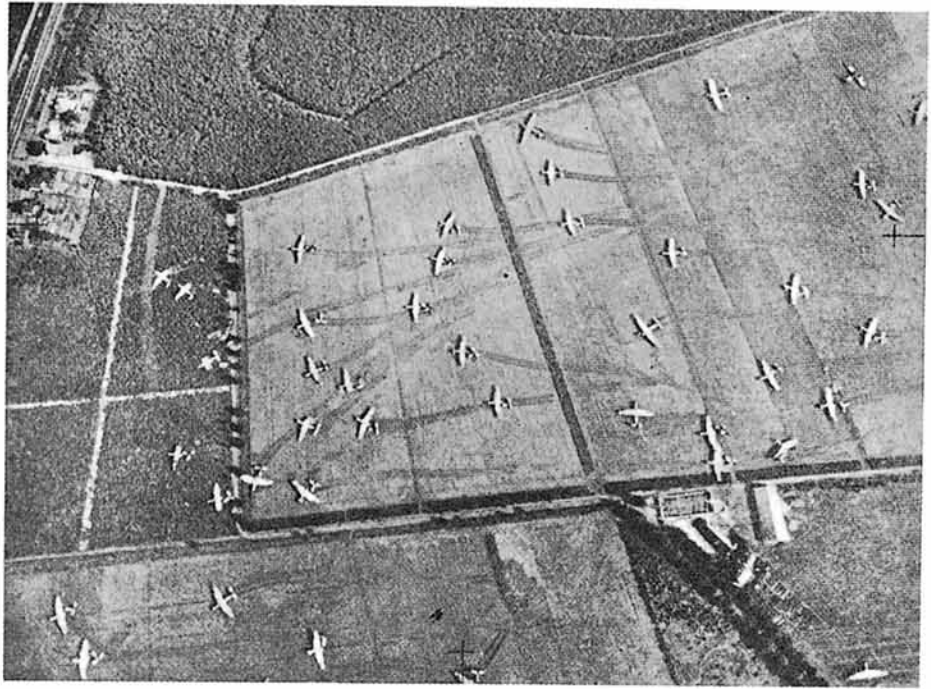
El día 23 se acepta en informaciones inglesas como triunfo lo logrado, aun cuando no se llegue a la ocupación de Arnhem, triunfo debido principalmente al sacrificio heroico de la primera División. Los alemanes, con esta fecha, dicen haber hecho 4.203 prisioneros en la región de Arnhem, y dan por terminado el aniquilamiento de la División acrotransportada. Los ingleses fijan en el día 24 la fecha de la orden de retirada, que se efectuó por la noche, atravesando el río a favor de un violentísimo bombardeo de protección. Dos mil soldados llegaron a las líneas de 8.000 desembarcados, retirada que habría de hacerse filtrándose por el frente alemán, que se interponía entre Arnhem y Nimega.

En una revista profesional inglesa se comentaba: "La operación integral ha podido tener alguna falla, pero para el General Dempsey fué de éxito el haber llegado por Eindhoven hasta Nimega." En otro sitio de la misma información, dice: "Parece que aún estamos en período de experimentación, emprendiendo en forma progresiva operaciones de mayor grado, pero aún en situación de aprender."

Analizada la operación en relación con la intervención del primer Ejército acrotransportado, puede decirse que no se logró el propósito que se pretendía de perforar el frente, y, por tanto, puede considerarse como fracasada en lo principal, no obstante el sacrificio y valor con que luchó la primera División inglesa. El tapón de Arnhem, que los alemanes consiguieron hacer impenetrable, anuló todo el esfuerzo, y de que así fué es testimonio lo que desde entonces está ocurriendo en todo el frente occidental. (Cuarenta mil hombres confiesa Churchill que les costó abrir el puerto de Amberes.) La importancia y alcance que se atribuyó a esta operación queda calificada por el denominativo que se la dió: "Operación Berlín." (Información de revista inglesa.)

Se dice que en el estudio de la operación hubo criterios que la estimaron como excesivamente ambiciosa. Que así resultó no cabe duda, y es una lección a tener en cuenta para el empleo de este tipo de fuerzas.

Ante un enemigo como el Ejército alemán hubiera sido preciso que el objetivo se hubiera logrado mucho más rápidamente, y a no dudar era esfuerzo sobrehumano la brecha de 100 kilómetros de pasillo que se pretendía (1). En cuanto la primera División tuvo que hacer frente a una concentración enemiga con posibilidades de continuidad de abastecimiento en refuerzos y elementos mucho más poten-



Otro momento del aterrizaje de planeadores en territorio holandés.

tes que los que a ella se la podían suministrar por aire, aun batiéndose con el heroísmo que lo hicieron sus hombres, la suerte estaba echada.

Las fuerzas del aire y tierra dieron todo lo que podían dar.

La preparación se hizo minuciosamente. Se repartieron 24 toneladas de cartografía.

Se calculó la sucesión de aterrizajes al medio minuto, y cada equipo doble (avión-remolcador y planeador) despegaban a intervalos de cuarenta y cinco segundos. Se emplearon para despegue más de 25 bases. Para el mayor entrenamiento y secreto se tuvo a las Divisiones durante semanas aisladas del mundo. Nadie sabía la zona donde se iba a operar hasta el momento de empezar la concentración en las bases de partida.

La marcha en vuelo se hizo organizados los equipos en formación de dos hileras. La oleada del primer día cubría una distancia de 200 kilómetros. La formación del segundo día fué más del doble, pues alcanzó una profundidad de 450 kilómetros. Se contaba con no disponer de aeródromos para aterrizaje de aviones transporte de tropas, contando con que estarían destruídos, como ya había ocurrido en la invasión de Normandía, y por eso el tercer escalón de estas unidades, las tropas llevadas en avión, no se ha empleado en ninguna de dichas operaciones.

(1) Se está desarrollando en estos momentos (20 de diciembre) una contraofensiva alemana por el sur de Bélgica y Luxemburgo. Aparecen en los comunicados noticias sobre empleo de paracaidistas, pero no parece sea en grandes masas reunidas, sino en destacamentos que no profundizan mucho, y que sirven para "roer" la retaguardia inmediata del enemigo, contribuyendo a su desorganización. Dato curioso es, que como su lanzamiento se hace de noche, los paracaidistas empleados son negros.