

## La lección de Arnhem

Por LUIS SAENZ DE PAZOS

Todas las consecuencias que se sacan de una guerra pueden ser juzgadas desde dos puntos de vista: uno, de parte del vencedor, que nos puede indicar cuál es la buena doctrina—¡no tomar esto como afirmación categórica!—, y otro, que refleja la parte contraria, la vencida, y se estudian sus defectos y el porqué de su fracaso.

De ambos aspectos, el *victorioso* proporciona notables enseñanzas; se puede incluso, a partir de un hecho concreto, sentar una firme doctrina—¡qué difícil!—; pero es posible, si bien con mucho tiento y precaución, pues toda precipitación, inexactitud o error pueden traer consigo tan fatales consecuencias que incluso arrastren a una nación a una derrota irreparable.

El segundo punto de vista, la faceta que podemos denominar *derrotada*, presenta asimismo notable interés didáctico, pues en su espejo vemos aspectos que pueden volver a suceder y, bien comprendidos y estudiados, se deben prevenir para el futuro.

La guerra en sí es una fuente inagotable de enseñanzas, y, según dice un aforismo militar—cuyo autor no puedo recordar en este instante—, “la victoria tapa todos los defectos, los disimula y los hace desaparecer; pero la derrota los hace resaltar

más aún de lo que en realidad fueron”. Es, añadamos, la compensación del vencido bajo forma de responsabilidades de derrota.

Por eso, del análisis de las derrotas pueden sacarse a veces mejores conclusiones y consecuencias que del examen de la parte victoriosa. En esta misma Revista (número 64, de marzo de 1946) analizamos el “caso” de Malta y su actuación durante la segunda guerra mundial; ahora vamos a tratar de sacar el mayor partido posible de un episodio de la misma contienda que, aunque ha sido muchas veces citado, creemos tiene interés suficiente para retener vuestra atención una vez más: Arnhem.

### La situación.

Retrocedamos poco más de dos años en el reloj del tiempo; situémonos en una región europea teatro de frentes y gloriosas guerras, Flandes, y recordemos cuál era la situación de los ejércitos contendientes en un 15 de septiembre de 1944.

Los aliados han logrado avanzar sus ejércitos hasta la frontera holandesa, habiendo sido rebasada Bélgica casi por completo. El 2.º Ejército británico, cuyo flanco izquierdo se encuentra a la altura de

Amberes, se halla en este momento un poco escaso de abastecimientos por la excesiva rapidez del avance realizado. El Ejército alemán se rehace y organiza una defensa profunda, del Mosa al Rhin, y toma disposiciones encaminadas a evitar una posible acción enemiga de paracaidistas. En esta situación las tropas, el Alto Mando aliado decide realizar una operación aerotransportada, que, saliéndose de lo corriente, fué calificada por su importancia de "Operación Berlín", y que los ingleses—al referirse a Arnhem—designan como "puerta de entrada a Alemania".

Según informe del General Marshall, entonces Jefe del Estado Mayor General del Ejército de los Estados Unidos, el Mariscal de campo Montgomery, bajo cuya dirección como Jefe del Grupo de Ejércitos luchaba el ala izquierda aliada que realizó la operación, atacó el flanco septentrional de la línea Sigfrido el 17 y 18 de septiembre. Hacia poco tiempo que se había formado el Primer Ejército Aliado Aerotransportado, debido a la necesidad que se sentía ante el aumento constante del volumen de los contingentes aerotransportados; tenía que organizarse, pues, una entidad que reuniera todos los elementos de dichas fuerzas en una unidad coherente y que no permitiera la actuación, como escalones separados, de diversas unidades mayores de características diferentes. Por tanto, y por orden del Comandante supremo, y con la colaboración del Alto Mando, se formó el Primer Ejército Aliado Aerotransportado



*Subida de tropas de desembarco aéreo con sus equipos a un avión de transporte.*

bajo el mando del Teniente General L. H. Brereton, del Ejército de los Estados Unidos, que se componía de tres elementos principales: las fuerzas aerotransportadas americanas se agruparon para formar el XVIII Cuerpo Aerotransportado; las británicas, que se agruparon bajo un mando similar, y las Unidades de Transporte de Tropas, que se agruparon bajo el IX Mando de Transporte de Tropas. Todas dependían orgánicamente del Ejército Aerotransportado. Este Ejército fué asignado directamente al Cuartel Supremo de las Fuerzas Expedicionarias Aliadas (S. H. A. E. F.), y quedó de este modo bajo el control del Comandante del teatro para todas las operaciones.

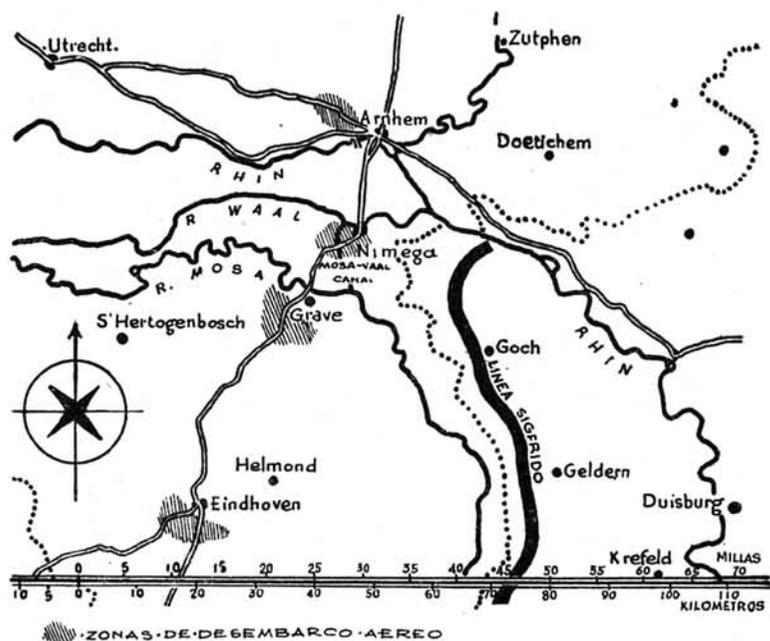
Esta organización cumplió los requisitos para el empleo táctico de esta clase de arma, y al mismo tiempo creó un medio más directo de pedir apoyo al Mando Supremo.

Fué un paso decisivo en la dirección de las operaciones y colocó a las fuerzas aerotransportadas de la forma que mejor podían actuar. El plan se preparó cuidadosamente, y la misión encomendada a las tropas fué el capturar los cruces de los numerosos ríos y canales al norte de la línea de partida del 2.º Ejército británico y proteger el corredor que se formaría—de unos 100 kilómetros de longitud—para el avance de unidades blindadas hacia y a través del Rhin hasta llegar a Arnhem.

La principal novedad que presentaba la operación consistió en efectuar el desembarco aéreo a la luz del día; hasta ese momento, todos los ataques aerotransportados se habían hecho bajo la protección de la noche, y no se sabía con certeza las ventajas que dicha innovación podría reportar. De todos modos, se eligió el actuar durante las horas de luz para poder así apoyar por medio de acción aérea el desembarco poco antes de comenzar el lanzamiento. Esta decisión demostró más tarde las grandes ventajas derivadas de operar con fuerzas aerotransportadas de día bajo determinadas condiciones.

Los objetivos concretos asignados fueron los siguientes: de Nimega a Arnhem, para la 1.ª División británica; desde Grave a Nimega, para la 82 norteamericana, y des-

Gráfico de los aterrizajes y saltos a lo largo de la línea Eindhoven - Arnhem. — Obsérvese la situación de las corrientes de agua.



de Grave a Eindhoven, para la 101 británica.

#### Desarrollo de la operación.

El día 17 de septiembre de 1944 empezó la ofensiva aérea aliada; después de una preparación muy intensa, que duró varias horas, atacando especialmente objetivos que pudieran ser base de contraataques, esto es, aeródromos, baterías de A. A., cuarteles, campamentos, depósitos de material, nudos de comunicaciones, vías férreas y puntos de paso notables, las tropas del Primer Ejército Aerotransportado aliado, que mandaba el Teniente General Brereton, se lanzaron sobre los objetivos señalados. Durante las primeras horas la situación fué bastante confusa, notándose esto mucho al leer los partes de guerra de ambos beligerantes de aquella época. La Aviación aliada se dedicó, como hemos dicho más arriba, a la tarea de apoyar la invasión aerotransportada, y el servicio de bombardeo envió oleadas de aparatos contra los aeródromos holandeses y del otro lado de la frontera alemana; poco antes del desembarco, aviones "Mosquito" ametrallaron cuarteles alemanes en Holanda, mientras que los bombardeos de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea norteamericana atacaban las baterías anti-aéreas.

En esta primera fase intervinieron más de 1.000 planeadores y aviones de transporte de tropas y remolcadores. La reacción alemana fué rápida, y las A. A. logran derribar bastantes planeadores.

Los puntos que empezaron a señalarse en las partes de guerra fueron Tilburgo, Helmond, Eindhoven, Nimega, entre los principales.

El día 18 fueron enviados nuevos refuerzos en planeadores remolcados por aviones, y el número de aparatos que intervienen en la operación aumenta a 3.000; cada soldado tiene un mapa de la región, y fueron arrojados víveres y municiones; en las últimas horas del mismo día se anunciaba que el 2.<sup>o</sup> Ejército británico, al mando del General Dempsey, había enlazado con las tropas aerotransportadas en las cercanías de Eindhoven, después de avanzar quince kilómetros y medio. Patrullas del 2.<sup>o</sup> Ejército se encontraban al oeste de dicha ciudad, y otras habían establecido una cabeza de puente al norte del canal del Escalda. La Aviación de asalto sigue cooperando con las tropas desembarcadas, atacando todos los objetivos que se ponen a su alcance.

En el día 19 se da oficialmente, por parte de los aliados, la ocupación de Eindhoven, y las tropas del 2.<sup>o</sup> Ejército siguen avan-



*Paracaidistas ajustándose los cascos antes de subir a los aviones de transporte.*

zando hacia el Norte. En las primeras horas de este día las unidades acorazadas aliadas alcanzaron el canal Guillermina, y las mismas tropas del 2.º Ejército establecieron contacto con las fuerzas aerotransportadas que descendieron en el sector de Weghel. Con el fin de reforzar las unidades, se envían más fuerzas aerotransportadas, que son desembarcadas en los sectores próximos a Arnhem—primera vez que aparece en el parte, aunque ya se supone que allí hubo desembarcos— y Nimega. Las tropas de Dempsey llegan a Gelderop, doce kilómetros al este de Eindhoven.

Por parte alemana se reconoce que el enemigo refuerza sus tropas aerotransportadas con nuevos aterrizajes, y admite la pérdida del sector de Eindhoven; la defensa germana se consolida, alcanzando un gran éxito al conseguir destruir más de 200 planeadores de transporte. Toman bastantes prisioneros, tanto ingleses como norteamericanos, y algunas cantidades de material de guerra. Puntualizan la situación de las tropas desembarcadas, colocándolas dentro de un triángulo comprendido entre Maestrich, Nimega y Tilburg, con una extensión aproximada de 2.400 kilómetros cuadrados.

La información aliada del día 20 señala nuevos avances de sus tropas en Holanda; da un avance total de 64 kilómetros hasta

el sector de Nimega desde su base de partida, aunque encuentran cada vez más resistencia. Las tropas llegan hasta el Rhin al establecer contacto con las tropas aerotransportadas de Nimega; por otra parte, se lucha violentamente en torno a Arnhem, mientras que en Nimega, a pesar de los progresos y de los refuerzos recibidos por vía aérea, los alemanes ocupan el puente. El parte alemán señala cada vez más claramente la situación; sus fuerzas estrechan los cercos realizados y van tomando más prisioneros. El centro de gravedad de los combates se encuentra ya en Holanda, sabiéndose con certeza que actúan: la 1.ª División inglesa, en los alrededores de Arnhem; la 82 de paracaidistas norteamericanos, en el sector de Nimega, y la 101 de Infantería norteamericana, cerca de Eindhoven. En este último sector fueron hechos por los alemanes 1.700 prisioneros, mientras que en Arnhem ascendieron a 1.800. Fueron abatidos por la A. A. 23 cazas y bombarderos, a más de 328 planeadores de transporte.

El día 21 se consolida la situación aliada en Nimega; sus aviones siguen escoltando y apoyando las operaciones de las fuerzas de Tierra y refuerzan con aprovisionamientos a sus paracaidistas. Los elementos blindados británicos, según anuncia su parte, cruzan el Rhin y se dirigen

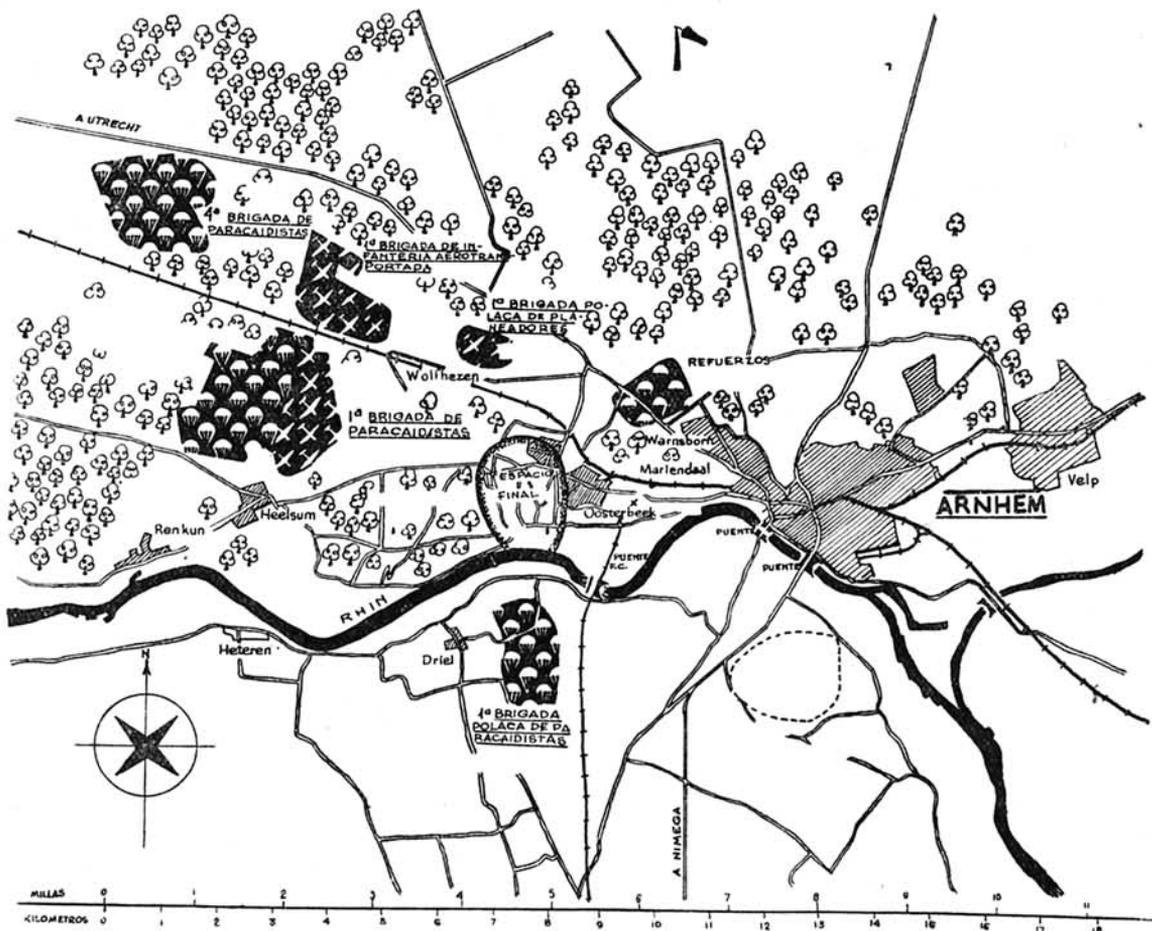
hacia Arnhem, aunque todavía se lucha violentamente en Nimega, cuyo puente sigue en disputa.

En cambio, la 1.<sup>a</sup> División Aerotransportada británica sufre un gran castigo; durante los días comprendidos entre el desembarco y el 21, cercada, y a pesar de los refuerzos, sufre un ataque concéntrico, con secuencia del cual es el parte alemán del día 21, que anuncia, entre otras cosas, el haber tomado 2.800 prisioneros, entre los que se encuentra el Jefe de la División, dando casi por completo aniquilada a dicha unidad, a pesar de los nuevos refuerzos que se envían, y que son, a su vez, cercados. La situación, no obstante, sigue siendo muy difícil al quinto día del desembarco efectuado por las tropas de Breton.

El amanecer del día 22 sorprende a los aliados atacando desde Nimega contra una creciente resistencia adversaria; tomado uno de los puentes de esta última ciudad, se

crucza el Rhin nuevamente; pero no se logra enlazar con las tropas aerotransportadas de Arnhem. Continúa, pues, el periodo de crisis de la maniobra de desembarco, y la postura de la 1.<sup>a</sup> División británica de paracaidistas aparece cada vez más difícil, dada la violenta reacción alemana. Nimega atrae a las fuerzas que intentan establecer el contacto, abandonando un poco la seguridad del pasillo formado, que es atacado por los alemanes en sus flancos con el fin de cortarlo y realizar una estrangulación, que sería fatal para las tropas empeñadas en la batalla. La Aviación aliada se dedica a evitar dicho propósito, y se dibuja cada vez más la certeza de que el avance no progresará en la forma en que en un principio se pensó.

Los partes aliados reconocen que las fuerzas de Arnhem se hallan en una situación muy crítica, que sufren muchas pérdidas y que combaten contra tropas "bas-



tante buenas"; al mismo tiempo se presenta otra dificultad a los aliados: el estado del tiempo ha ido cambiando, y la Aviación encuentra dificultades cada vez mayores para apoyar al Ejército de Tierra. La Aviación alemana muestra gran actividad, especialmente contra los aviones que intentan abastecer las tropas aerotransportadas, derribando en un solo día veinte aviones de transporte aliados, a más de otros de diversas clases.



*Lanzamiento de suministros con paracaídas desde un Douglas "C-47".*

El día 24 la situación de las tropas aerotransportadas cercadas en Arnhem es francamente angustiada. Los aliados se encuentran a seis kilómetros y medio del grueso de éstas, pero no pueden salvarlas por más esfuerzos que hacen para lograrlo. El pasillo tampoco es ensanchado sensiblemente, siendo la resistencia alemana muy fuerte en todos los sentidos; el ataque alemán se dirige ahora principalmente a cortar el pasillo por su base, esto es, cerca de la frontera belgaholandesa, para intentar un de-

rumbamiento de todo el sistema. La situación británica en Arnhem no mejora, librándose en esta ciudad una violenta batalla con repliegues ininterrumpidos de las fuerzas británicas, que cada vez tienen menos espacio para maniobrar; la ciudad está destruída, y las calles llenas de escombros. Las malas condiciones atmosféricas agravan la situación de los paracaidistas, haciendo imposible nuevos desembarcos aéreos de fuerzas. El abastecimiento de víveres, armas y municiones para los supervivientes de la 1.ª División Aerotransportada está casi paralizado.

El día 25 de septiembre la situación no mejora; es más, fuerzas alemanas logran cortar, aunque sólo sea por breves horas, la carretera de Nimega a Eindhoven; se lucha duramente en Arnhem, donde se logra hacer llegar refuerzos aliados a la otra orilla del río protegidos por la oscuridad. Siguen los esfuerzos para ensanchar el pasillo, y esta vez Dempsey logra su propósito, a más de restablecer la comunicación antes cortada.

Con el fin de cooperar a este propósito, se señala un nuevo descenso paracaidista en la región sur de Bois Le Duc por unidades pertenecientes también al Primer Ejército Aerotransportado de Breton. El contraataque alemán llega al encarnizado cuerpo a cuerpo, especialmente en lucha contra el resto de la 1.ª División Aerotransportada, que combate en un terreno muy reducido al noroeste de Arnhem; un detalle de la dureza de la lucha lo da la toma de 800 prisioneros por los alemanes, todos los cuales estaban heridos. La actividad aérea continúa por parte aliada. Los partes alemanes señalan que el resto de la 1.ª División británica resiste desesperadamente en los bosques de los alrededores de Arnhem y que algunos nuevos grupos aerotransportados han quedado cercados; los británicos entregan al Mando alemán numerosos heridos ante las dificultades que tienen para atenderlos debidamente. El día 26 los alemanes anuncian la rendición total de los 600 supervivientes de la 1.ª División Aerotransportada británica en una zona de extensión no superior a medio kilómetro; como antes se dijo, estos hombres habían entregado en los días anteriores heridos a los alemanes, que ascendieron a un total de 1.400. Cuando se entregaron los ingleses aún disponían de todas sus armas, pero estaban completa-

mente agotados y hambrientos. El abastecimiento por vía aérea de estas fuerzas fué evitado por las baterías antiaéreas alemanas, que durante la acción derriban un total de 34 aviones de transporte enemigos.

Los aliados no reconocen todavía lo anterior, admitiendo que se lucha para realizar intentos de liberación a los restos de la 1.<sup>a</sup> División Aerotransportada inglesa; al norte de Nimega siguen atacando, sin que puedan conseguir éxitos apreciables. La artillería pesada actúa, como en días anteriores, para proteger a los de Arnhem.

El parte del día 27 admite ya que las tropas de la 1.<sup>a</sup> División Aerotransportada británica, que se batió heroicamente al oeste de Arnhem, se han retirado a las orillas meridionales del bajo Rhin durante la noche pasada, dejando heridos, que fueron atendidos por los alemanes.

El mismo parte añade que, aunque las tropas aerotransportadas han tenido que ser retiradas, su heroica actuación hace posible la conquista del puente vital de Nimega. El mal tiempo impidió a los aliados enviar por vía aérea material y refuerzos adecuados en el momento preciso. Estas tropas resistieron los contraataques alemanes realizados con algunas de sus mejores tropas, entre las cuales se encontraban grupos de combate de las S. S. Los supervivientes, según el parte aliado, se elevan a 2.000, debiendo hacer notar que la operación, que comenzó nueve días atrás, se realizó con un total de unos 8.000 soldados. Por otra parte, los alemanes anuncian que como consecuencia de la operación han sido hechos prisioneros 6.450, capturados 30 cañones anticarrros, otras piezas de artillería, numerosas armas y 250 vehículos motorizados; 1.000 planeadores fueron destruidos o capturados, y derribados más de 100 aviones.

Aquí termina la operación de Arnhem.

#### Consecuencias.

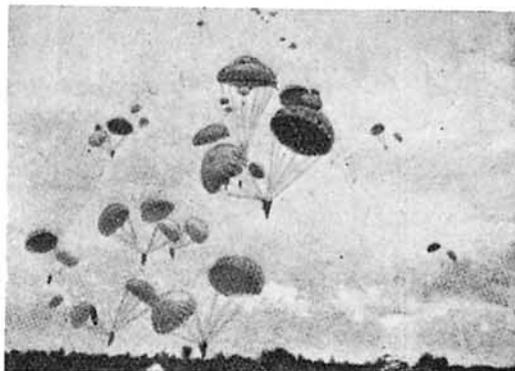
Vamos a tratar ahora de cerca las consecuencias de la batalla que en definitiva se conoce con el nombre de la ciudad de Arnhem.

Aparece en primer lugar ante nuestros ojos la modalidad de empleo de las fuerzas aerotransportadas, que se realizó de día; antes ya hemos hecho referencia a este punto

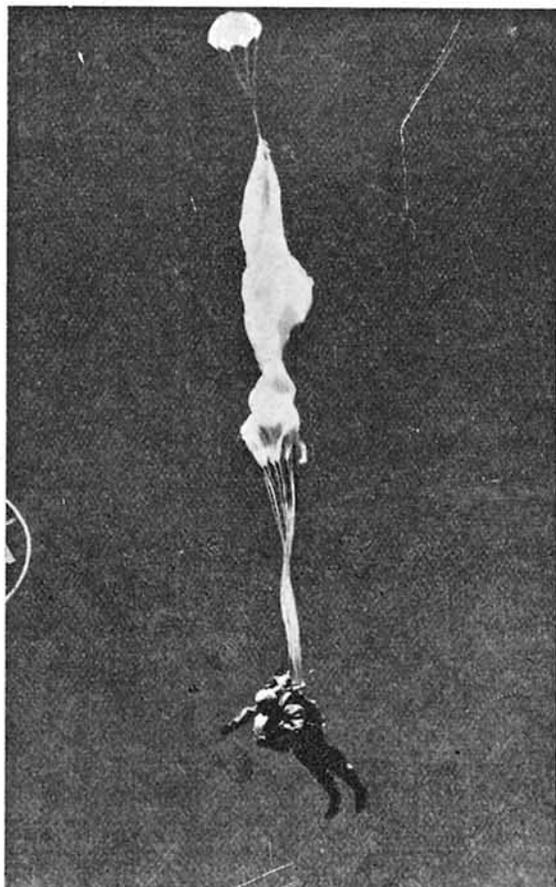


*Las tropas de Tierra esperan la caída de los paquetes de víveres, que descienden provistos de paracaídas.*

y hemos visto las ventajas que reportaba, entre ellas el considerable apoyo que a dichas fuerzas puede prestarles la propia aviación y la certeza de que el descenso se realiza en los lugares fijados de antemano, siempre que se consiga, aunque sólo sea temporalmente, el dominio del aire. La desventaja de la operación consiste en que el enemigo tiene las mismas ventajas que el atacante, a excepción de la sorpresa, y puede localizar más rápidamente a las unidades que descienden en la retaguardia de sus líneas, y más aún los alemanes, que estaban preparados desde bastante tiempo atrás a dicha contingencia, y de la cual podemos casi asegurar que la esperaban. La profundidad de lanzamiento de los paracaidistas fué muy grande: 100 kilómetros. Es natural que ante las previsiones del Mando aliado la opera-



*Lanzamiento en masa de paracaidistas durante una de las fases del desembarco aéreo.*



*Ya en el aire el paracaidas piloto, arrastra fuera de su envuelta al grande.*

ción podía haber llegado a un buen fin; pero la distancia que separaba las más alejadas tropas desembarcadas por el aire de la base de partida del 2.º Ejército era un obstáculo difícil de salvar, no por la distancia en sí, sino por los numerosos obstáculos que las tropas de Dempsey habrían de encontrar en su camino, representados principalmente por los canales y los ríos, muy abundantes en esa región. Se utilizaron 25 bases de salida para los aviones, y cada equipo doble, avión remolcador con su planeador, salía cada minuto de su punto de partida. Esta intensidad de transporte, que había de llevar al campo de batalla por el aire a 40.000 hombres, impidió el lanzamiento de todos ellos en una sola vez, teniéndose que realizar la operación en dos oleadas, separadas por algunas horas de diferencia, cosa que fué fatal para el desarrollo de la operación, sabiéndose ya con certeza que es mucho

mejor utilizar "de golpe" todas las fuerzas destinadas a la operación, pues en la segunda fase de ésta no existe uno de los postulados a los cuales deben atenerse las operaciones de paracaidistas con la mayor rigurosidad posible: la "sorpresa".

La distancia que separaba la base de partida de los objetivos obligó a los aviones a recorrer una línea casi recta, con la consiguiente ventaja para la defensa antiaérea enemiga; no había más remedio, pues, dado el radio de acción de los aparatos, que sobrevolar el frente de combate, despertando así la atención de la "flak" y anulando en parte la sorpresa.

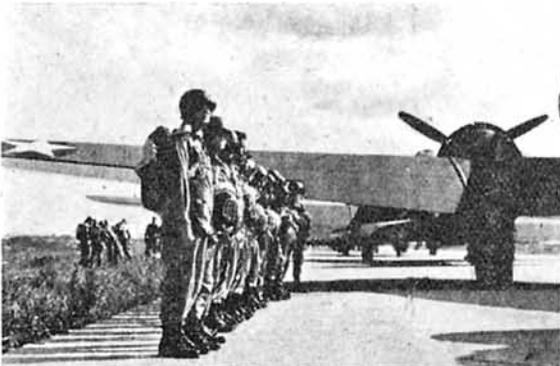
Otro de los defectos que se observaron en la operación fué uno que estaba bastante generalizado, y consistía en creer que una División aerotransportada "debe" cubrir un frente mayor que el que cubre una ordinaria, sabiéndose de sobra no lo exíguo, pero sí lo limitado del armamento de las tropas aerotransportadas con respecto al que disponen las tropas de infantería corriente. Las tropas que caían del cielo tenían que enfrentarse con un enemigo que se sabía estaba dotado de numerosos medios de defensa, y ellas no poseían, por lo menos en el primer momento, de elementos suficientes para contrarrestar eficazmente un contraataque de gran envergadura; éste, claro está, se supone no se había de realizar hasta algunas horas después de efectuado el desembarco a causa de la sorpresa, pero ya se vió que no fué conseguida como debiera serlo.

El problema de enlazar con las tropas aerotransportadas era vital. Si éstas, pasado un cierto tiempo, no recibían el auxilio de las unidades normales del Ejército, representadas en este caso por las Divisiones del 2.º Ejército británico, tendrían que adoptar una de las dos siguientes soluciones: o luchar hasta sucumbir por completo, dada su inferioridad ante las unidades normales, o intentar volver a reunirse con sus propias tropas, dirigiéndose hacia el frente de batalla con el fin de cruzarlo. Ninguna de las dos era lo que el Mando aliado necesitaba.

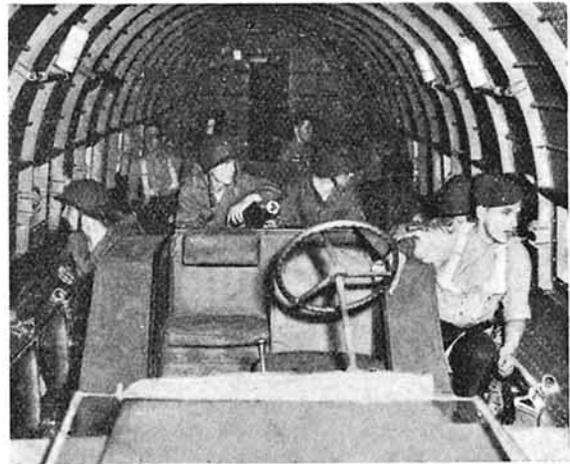
La primera solución implica una utilización de derroche, cosa que no debe realizarse bajo ningún concepto; la segunda es muy difícil de realizar, aunque no imposible. La acción de los paracaidistas se diferencia de

la que realiza una columna móvil en que ésta tiene un carácter esencialmente de movimiento, y aquélla, aunque la condición de movilidad le es imprescindible, lleva en sí un propósito de permanencia. La columna móvil puede, después de cumplida la misión de "sorpresa", volver a su punto de origen, en tanto que las tropas paracaidistas han de continuar la acción desde el lugar de su llegada. Las maniobras que pueden realizar los paracaidistas son, pues, muy limitadas y deben ser sustituidos lo más rápidamente posible. Las tropas paracaidistas son las que operan en el primer momento; pero después, cuando la lucha se hace general y los contingentes empleados en principio no bastan para desarrollar las acciones precisas, deben ceder el sitio a las fuerzas del Ejército de organización normal. Las tropas de Arnhem, a más del espacio que les separaba del 2.º Ejército, prolongaron su estancia en el combate de una forma "anormal". Los soldados llevaban siete días sin dormir, y no se puede explicar de dónde sacaron fuerzas suficientes para luchar. Un hombre puede luchar hasta cuarenta y ocho horas sin descanso; pero someterle a un esfuerzo superior a este tiempo, supone el aniquilamiento del personal y la pérdida de la acción.

Otro de los puntos muy importantes, que conviene no despreciar jamás, es el referente a la información sobre el enemigo. Esta información va íntimamente ligada con el factor sorpresa, y aunque el enemigo no tenga conocimiento de nuestros planes, si nosotros desconocemos su exacta situación o sus posibilidades, el caso es el mismo. Cuando la 1.ª División británica desembarcó



*Formación de paracaidistas preparada para el embarque.*



*Un "jeep" y un cañón antitanque, en el interior de un avión de transporte, en vuelo hacia su objetivo.*

en Arnhem cayó nada menos que "encima" de dos Divisiones "panzer" que estaban descansando detrás de sus líneas en la vecindad de dicha población. Este hecho, desconocido por el Mando aliado, significó el aislamiento de la 1.ª División, pues, como era de esperar, estas Divisiones contraatacaron e introdujeron una cuña entre las fuerzas de Arnhem y las que se encontraban al sur y oeste de dicha localidad.

Las tropas alemanas contraatacaron de una manera muy violenta. En las primeras horas de la tarde del domingo día 17 aparecieron los aviones aliados, que ocupaban una extensión de 200 kilómetros en el aire: era la primera oleada. Al día siguiente la extensión ocupada por la segunda oleada de asalto era de 450 kilómetros. Según palabras del antes citado General Marshall, se utilizaron en los dos primeros días 2.800 aviones y 1.600 planeadores. La situación y confusión de las tropas de ambos Ejércitos fué tal, que durante bastantes horas fuerzas alemanas se encontraban de repente en medio de grupos de paracaidistas aliados, y viceversa. Poco después del desembarco entraron en contacto los grupos de exploración en un terreno de difícil orientación a causa de los numerosos bosques y vías acuáticas. El averiguar la posición enemiga de las tropas desembarcadas fué realizado por los alemanes con bastante rapidez, y sin pérdida de tiempo se lanzaron a anular las dichas tropas, comprendiendo que en ello les iba bastante.

El encarnizamiento de la lucha se concentró principalmente en Arnhem, donde las tropas desembarcadas luchan violentamente; la misma radio Londres informó que la aviación alemana había estado actuando sobre el territorio holandés "como en los días de su mayor auge", y la artillería y lanzagranadas disparaban sin cesar sobre las unidades cercadas. El día 9 parlamentarios ingleses piden que se les conceda una tregua de una hora en la lucha para que más de 600 heridos puedan ingresar en un hospital alemán. Después continúa el ataque, hasta que el día 20 entregan los ingleses, en una nueva pausa, 800 heridos; el día 21 entregan 700 más, y el 23 de septiembre los heridos entregados han llegado ya al número de 2.500. La Brigada polaca de paracaidistas salta para reforzar los restos de la 1.<sup>a</sup> División, pero no consigue más que ser cercada y sufrir a su vez muy elevadas pérdidas. Ya dijimos antes que fueron hechos por los alemanes 6.450 prisioneros, aunque de los muertos no se tiene una cifra exacta.

Otro punto que conviene hacer resaltar lo constituye las condiciones atmosféricas. La predicción del tiempo, que es esencial para el desarrollo de una operación aérea en sí o combinada, falló en esta ocasión de una manera fatal y en el momento que más falta hacía el buen tiempo para el desarrollo del combate. En efecto, por falta de visibilidad y del mal tiempo, los aprovisionamientos que fueron lanzados desde los aviones con destino a las unidades desembarcadas, o no cayeron dentro de la zona por ellos dominada, o fueron a parar sobre territorio en poder de los alemanes, privándose de esta forma de gran cantidad de suministros y especialmente de municiones a las unidades, que notaron esta escasez casi desde el primer momento. En otras ocasiones los su-

ministros caen en "tierra de nadie", y era, por tanto, imposible su utilización por parte de aquellos a quienes iban destinados. El mal tiempo impide también a la aviación aliada apoyar la operación con la intensidad que debió, dejando a sus tropas en inferioridad de condiciones.

La profundidad del corredor formado por el desembarco y la estrechez del mismo constituyó desde el primer momento una inquietud constante en el Mando aliado al tener que mantenerlo a toda costa; sabemos que los alemanes contraatacaron muy violentamente en los flancos y en la base para tratar de cortarlo, y si bien consiguieron cortar la carretera varias veces, esto no fué amenaza grave general por el rápido restablecimiento de las comunicaciones, pero sí suficiente para evitar que llegasen suministros a las avanzadas del 2.<sup>o</sup> Ejército, especialmente en lo que se refiere a municiones de los cañones que apoyaban a las tropas de Arnhem. La profundidad del avance fué muy exagerada, y la operación, ambiciosa.

Y por último, las comunicaciones entre las tropas desembarcadas y las Divisiones del 2.<sup>o</sup> Ejército funcionaron deficientemente, de tal forma que informaban muy de tarde en tarde de sus necesidades. Este enlace debió cuidarse mucho más.

Las tropas de Arnhem, pues, privadas de todo lo que les era preciso para continuar la lucha, agotadas por el esfuerzo y atacadas por todas partes, no tuvieron otro fin que el que lógicamente era de esperar. La "puerta de Arnhem" se cerró para los aliados el día 27 de septiembre, y con ella la esperanza que habían puesto en la conclusión rápida de la guerra con un veloz avance hacia Berlín, prolongándose aquélla al fallar la operación que se designó con el nombre de la capital de Alemania.

