



Los paracaidistas y el desembarco de Normandía

Por JUAN VILLAR

Durante la primera guerra mundial, la aviación daba un salto gigante. Cumplía con éxito misiones de observación y reconocimiento, corregía eficazmente el tiro de contrabatería y la acción de las piezas pesadas contra objetivos lejanos, e incluso llegaba a cooperar de modo directo en el ataque de la Infantería, realizando bombardeos desde pequeña altura. En 1918 se preveía también la posibilidad de crear la llamada Infantería del Aire; pero la idea, que parecía excelente, era irrealizable en la práctica. No se disponía aún de aviones de transporte, y la técnica del paracaidismo apenas si estaba en sus comienzos.

Años después comienzan a salir de algunas fábricas europeas los primeros aviones plurimotores; la construcción de los paracaídas se perfecciona rápidamente, y como consecuencia, toma cuerpo la constitución orgánica de la Infantería del Aire,

que algunos países, Alemania y Rusia sobre todo, adiestran con vistas a su empleo táctico. En la U. R. S. S. tienen lugar varias maniobras, en las que intervienen importantes núcleos de paracaidistas, y en ellas los desembarcos aéreos señalan los momentos culminantes de los ejercicios.

En la denominada "batalla de Kiev" (septiembre de 1935), 1.200 paracaidistas del bando azul, dotados de armas automáticas y cañones ligeros, eran lanzados a tierra con la misión de ocupar una posición erizo, que, reforzada luego convenientemente por 6.000 hombres, debía constituir una amenaza para la retaguardia del partido contrario. La actuación de esas fuerzas fué muy buena, y el director de las escuelas prácticas afirmó al término de las mismas que la intervención de los paracaidistas había decidido a favor de los azules "la batalla".

Un año después, en el otoño de 1936; se celebran en varias comarcas de Rusia diversas maniobras, en las que se pone de manifiesto el progreso del nuevo medio de combate. Al lanzamiento, en la región de Moscú, de varias formaciones de paracaidistas, en total 2.000 hombres, que ocupan una zona situada 400 kilómetros a retaguardia del frente de contacto, sucede el desembarco de fuertes masas transportadas en aviones, que disponen de artillería, tanques y abundantes suministros de todas clases. Como en los ejercicios realizados en Kiev, se llega a la conclusión doctrinal de que el empleo de la Infantería del Aire es decisivo para el éxito de las operaciones. La maniobra, con alcance estratégico del mañana, había sido esbozada.

Cuando en septiembre de 1939 comenzó la segunda guerra mundial, la nueva fuerza se hallaba, por tanto, algo más que en período de ensayo, y la campaña iba a deparar después no pocas ocasiones para su empleo. Sus efectivos se agrupaban en batallones, regimientos, brigadas y aun divisiones, que comprendían dos especialidades de combatientes: paracaidistas y tropas transportadas en aviones con toda clase de armas ligeras, sin excluir los tanques de pequeño tonelaje y servicios.

La agrupación soviética de desembarco aéreo se componía a la sazón de cuatro grupos:

El primero, de P. M., disponía de una sección de transmisiones y fortificaciones (36 hombres, tres motos, tres coches para personal y una estación de radio); de otra, de guerra química (18 hombres y nueve generadores de gas); de una tercera, llamada de combustible (10 hombres y 10.000 litros de gasolina en diez vehículos); de otra más, antitanque, con 18 hombres y dos cañones de 20 mm., y de una quinta, en fin, de abastecimiento, integrada por 18 individuos, dos cocinas de campaña y víveres.

El segundo grupo disponía de tres secciones de Infantería, una de morteros y otra de antitanques, aparte de las de transmisiones y fortificaciones. Cada sección de Infantería estaba constituida por tres escuadras con tres ametralladoras ligeras y una de ametralladoras pesadas.

El tercer grupo contaba con una batería de cuatro cañones, una sección de ocho ametralladoras antiaéreas, cuatro carros de municiones y 36 hombres.

Del cuarto grupo, integrado por diez cazas y cinco aviones de combate, formaban también parte un equipo de transmisiones, una sección antiaérea terrestre y otra de abastecimiento de esencia y grasas.

La agrupación aérea disponía en total de 965 hombres, cinco cañones, seis morteros, ocho antitanques, dos piezas antiaéreas, 18 ametralladoras pesadas y 64 ligeras, aparte de los vehículos, municiones, material de fortificaciones, explosivos y viveres, con un peso de 330 toneladas, que exigían 115 aviones de transporte.

Las misiones que se asignaban a esas fuerzas podían ser de dos clases:

De destrucción contra objetivos de importancia militar, y de protección, bien de las tropas acorazadas encargadas de progresar a fondo en territorio enemigo, luego de haber roto el frente de contacto, ya en vanguardia de otras fuerzas desembarcadas también por vía aérea desde aviones de transporte sobre la retaguardia del contrario.

La doctrina de su empleo se apoyaba en principios sencillos; pero la ejecución de las misiones resultaba compleja y difícil. Los paracaidistas propiamente dichos debían ocupar determinados aeródromos; atacar centros de resistencia vitales detrás de las líneas adversarias; apoderarse de puntos importantes, como estaciones de ferrocarril, puentes y nudos de comunicaciones; buscar contacto con las tropas terrestres que avanzaran en direcciones conocidas, y organizar rápidamente para la defensa el terreno conquistado en la zona asaltada. Las tropas transportadas en aviones intervenían después en los lugares previamente ocupados por los paracaidistas para reforzar y ampliar la actuación de éstos.

Como puede suponerse, los terrenos que convenía invadir desde el aire no siempre ofrecerían condiciones ventajosas para el aterrizaje, y algunos aparatos podrían resultar averiados; pero lo importante era asegurar la llegada oportuna de los efectivos necesarios al lugar de la invasión, con-

tando con que las formaciones de la caza amiga evitarían los ataques de la aviación adversaria.

Las operaciones exigían una cuidadosa preparación; eran precedidas de concienzudos reconocimientos aéreos, y a los ejecutantes se les proveía de planos detallados de las regiones asaltadas.

La Infantería del Aire sería empleada, en resumen, no sólo dentro del campo táctico, en combinación directa con las fuerzas terrestres, sino con misiones en cierto modo independientes, de carácter netamente estratégico.

* * *

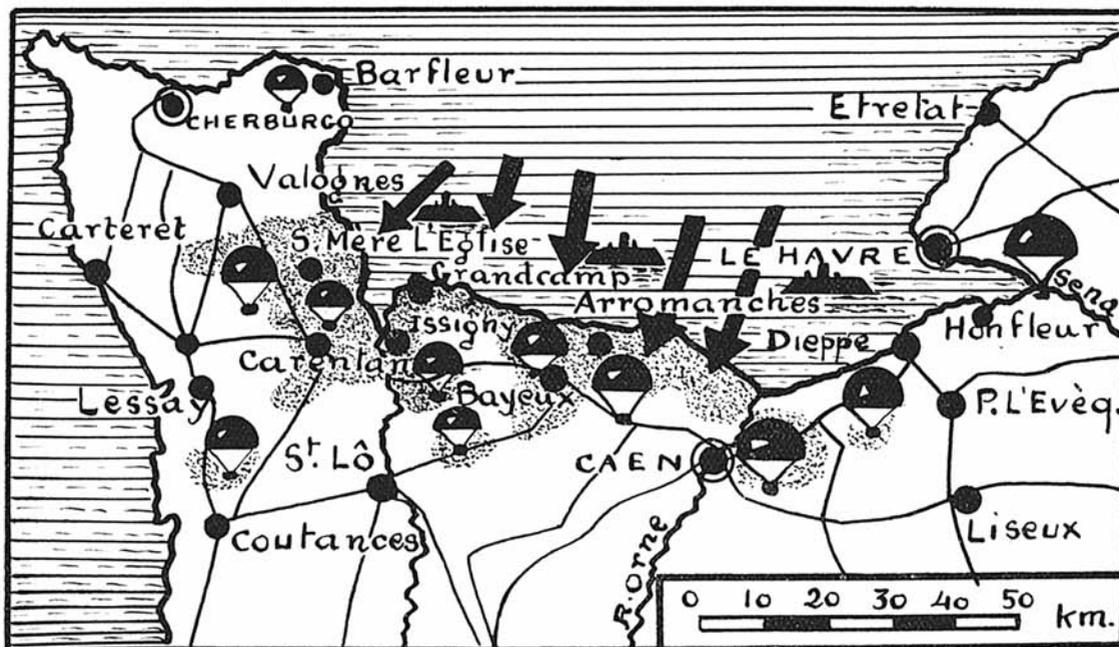
Cuando el General Eisenhower preparaba la invasión de las costas de Normandía, las fuerzas aerotransportadas habían intervenido en numerosas acciones de guerra. Sus éxitos en Noruega, Dinamarca, Holanda, Grecia y Creta, fueron resonantes, y los principios de su empleo permanecían inalterables.

El ataque a la muralla del Atlántico requería, no obstante, nuevos modos de acción. La zona que iba a ser asaltada se hallaba densamente fortificada, y las guarniciones que la defendían lucharían con tenacidad y grandes medios.

Las tropas aerotransportadas debían ser empleadas con gran prudencia para no exponerlas sin provecho a la destrucción, y así fué. El éxito acompañó en general a su actuación, y, sin embargo, los Mandos Superiores aliados hubieron de soportar críticas frecuentes, y algunas, muy duras.

Entonces, y aunque se carecía casi en absoluto de datos precisos respecto a la actuación de los paracaidistas, algunos comentaristas se atrevieron a censurar agriamente la forma de emplear aquellas fuerzas.

Se criticó que hubiesen sido lanzadas en la proximidad de la costa y no sobre objetivos situados más a retaguardia, como aeródromos y nudos de comunicaciones, y los juicios temerarios sobre sus posibilidades eran incesantes. Hubo crítico militar que el día 9 de junio (el desembarco en Normandía tuvo lugar, como se sabe, el 6 del mismo mes) afirmaba rotundamente que el empleo de los paracaidistas había constituido un fracaso absoluto, para decir cuatro días después, eso sí, que gracias a la utilización de los paracaidistas, Montgomery no había sido arrojado al mar por los alemanes. Otros indicaban que Eisenhower había pretendido introducir en el desembarco un nuevo factor para sumergir la defensa alemana en la zona de retaguardia



inmediata a la primera línea, a fin de dejar a ésta incomunicada y envuelta, para luego crear las cabezas de desembarco y dar paso al grueso de la invasión, pero que este propósito no pudo ser conseguido en razón al empleo disperso de las tropas aerotransportadas, malográndose así el "éxito estratégico" que Eisenhower habría podido conseguir "si hubiera empleado en masa aquellas fuerzas y creado, como consecuencia, un centro de gravedad sobre la retaguardia alemana, al que más adelante podrían unírsele unidades desembarcadas por vía marítima".

En realidad, Eisenhower no pretendió obtener un éxito estratégico con el empleo de los paracaidistas. Estos fueron lanzados, en general, no lejos de las playas, bien para ocupar las baterías costeras alemanas susceptibles de tirar sobre las formaciones navales aliadas, ya para apoderarse de puntos de paso precisos, particularmente puentes y cruces de carreteras, con el dominio de los cuales los invasores tratarían de conseguir el aislamiento de determinadas zonas

que iban a ser atacadas de frente por las unidades de desembarco, oponiéndose así a la reacción de las reservas de sector que el defensor tendría dispuestas a una veintena de kilómetros del litoral. De ahí la forma dispersa de la acción de los paracaidistas, que fueron lanzados por grupos más o menos importantes, según sus misiones respectivas, a todo lo largo de la costa, desde las inmediaciones de El Havre hasta la región occidental de la península de Cotentin.

En la desembocadura del Sena actuaron dos batallones, batidos, según los alemanes, rápidamente; en Deauville, otros dos, que en parte fueron dispersados; y sobre el bajo Orne y al este de Caen, fuertes núcleos de la sexta División aerotransportada británica, con el apoyo de otras unidades llegadas en planeadores. Se hicieron fuertes también en las proximidades de Dozule, Gonne y Villebois Bavent; en una zona 10 kilómetros al sur de L'Évêque; entre Bayeux y Carentan; en la carretera de Carentan a Valognes, donde constituyeron una posición-erizo, así como en la de Lessay a Coutances, y en las cercanías de St. Vaast y Barfleur.

De todas las acciones, la más importante y definitiva fué la realizada por la sexta División aerotransportada inglesa, lanzada en su mayor parte en la región de Caen, acción a la que vamos a referirnos particularmente, incluyéndola en el conjunto de la maniobra.

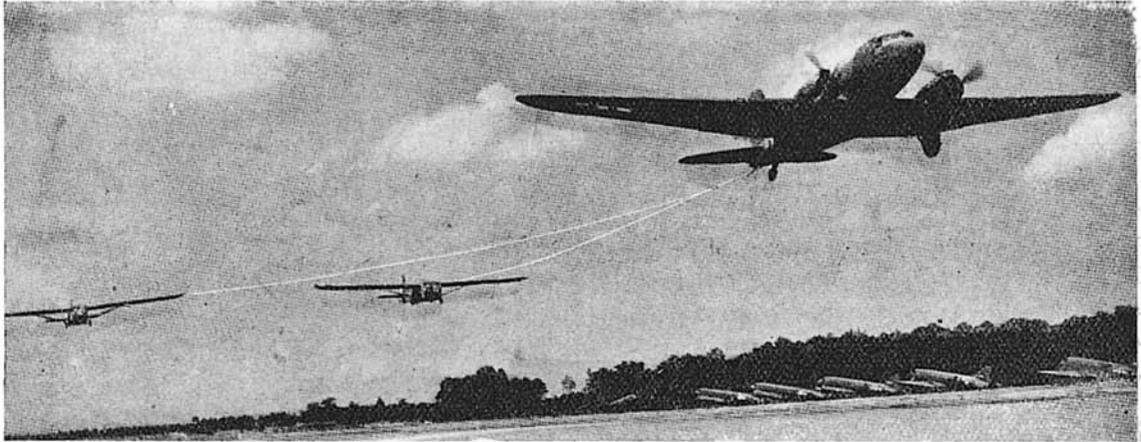
El desembarco fué precedido de terrible bombardeo de las defensas costeras.

Primero tuvo lugar la acción de las "Fortalezas volantes", "Lancaster", "Liberator" y "Halifax", de las Fuerzas Aéreas inglesas y norteamericanas. Para tener idea de la magnitud del ataque, basta saber que desde la medianoche del 5 al 6 de junio, 31.000 aviadores aliados volaron sobre la costa y zona inmediata.

Complemento de ese ataque fué el realizado por los barcos. A la Aviación se le pedía, esencialmente, el reblandecimiento de las defensas. Tal vez lograría neutralizar algunas baterías, ejerciendo efectos considerables sobre la moral de sus guarniciones, pero se estimaba que la explotación de los resultados logrados por la Aviación, y la



Llegados al lugar señalado, los aviones lanzan a la lucha su carga de paracaidistas.



Un avión de transporte "Dakota" en el momento de despegar remolcando dos planeadores.

ulterior destrucción de la mayor parte de las posiciones permanentes, protegidas por espesas capas de hormigón, sería conseguida, en todo caso, por los fuegos de la Escuadra.

La sexta División aerotransportada lanzada sobre el bajo Orne, recibió la misión de ocupar los pasos del río y del canal de Caen, sostener las cabezas de puente al este de aquéllos, y neutralizar algunas de las baterías enemigas emplazadas en la misma zona. Durante el cumplimiento de su cometido sería protegida por los tiros de la Escuadra.

Durante mucho tiempo las fuerzas navales de apoyo no pudieron lograr información fidedigna que les permitiera efectuar el tiro de protección estudiado, sin el riesgo de hacer fuego sobre las tropas propias.

La batería de Sallesnelles, al este del Orne, debía ser ocupada por una unidad de las tropas de la sexta División aerotransportada, que aterrizaría con planeadores en sus inmediaciones. El crucero "Arethusa", encargado del tiro de apoyo de aquella formación, estaba en condiciones de enfilarse a la batería alemana para facilitar su captura, pero ignoraba si la posición enemiga continuaba en poder de los alemanes o si había caído en manos de las tropas británicas. El hecho de que los cañones germanos permanecieran mudos, no indicaba nada. El "Arethusa" recibió entonces la orden de hacer fuego si a una hora determinada no recibía aviso en contrario. Después se le

advirtió que no tirase hasta tener la seguridad de que la batería continuaba en poder de los alemanes. Faltó esa seguridad y el barco no rompió el fuego, lo que fue una verdadera suerte, pues aquélla había sido ocupada rápidamente por la dotación de uno de los planeadores que aterrizó en el mismo emplazamiento artillero.

La acción fue en absoluto eficaz, pues la sorpresa inmovilizó a los defensores, quienes luego de una débil resistencia, depusieron las armas.

Los paracaidistas ocuparon, también los pasos sobre el río Orne y el canal de Caen, ganaron terreno más al Este y se mantuvieron enérgicamente en las cabezas de puente conquistadas, recibiendo constantes refuerzos, llegados en planeadores, y la protección constante de la flota. El Mando de la sexta División aerotransportada hizo constar, una vez cumplida su misión, que si sus fuerzas se batieron con éxito, lo debieron, ante todo, al apoyo que los barcos les prestaron con sus tiros. El dato, como puede advertirse, es de sumo interés y la consecuencia fácil.

Es indudable que con el empleo de las fuerzas aerotransportadas, el concepto clásico del desembarco ha sufrido una modificación sensible. Poner pie en una costa, mejor o peor organizada para la resistencia, siempre ha sido posible, pues el defensor; con sus medios repartidos, es inferior al atacante en el lugar que éste ha elegido para el asalto. Las verdaderas dificultades

empiezan cuando la defensa reacciona con sus reservas (casos de Salerno y Anzio) y logra contornear las cabezas de desembarco con fuerzas suficientes para contraatacar, poniendo a las tropas desembarcadas en peligro de ser arrojadas al mar. Entonces se entabla un duelo, que es decisivo, entre las artillerías de los barcos que apoyan la invasión y las baterías costeras. Si aquéllos logran imponerse a las piezas de la defensa, el resultado definitivo de la maniobra no es dudoso; los refuerzos seguirán llegando a las playas y al cabo de un plazo más o menos largo, con superioridad de fuegos y aviación, el invasor romperá a su favor el equilibrio.

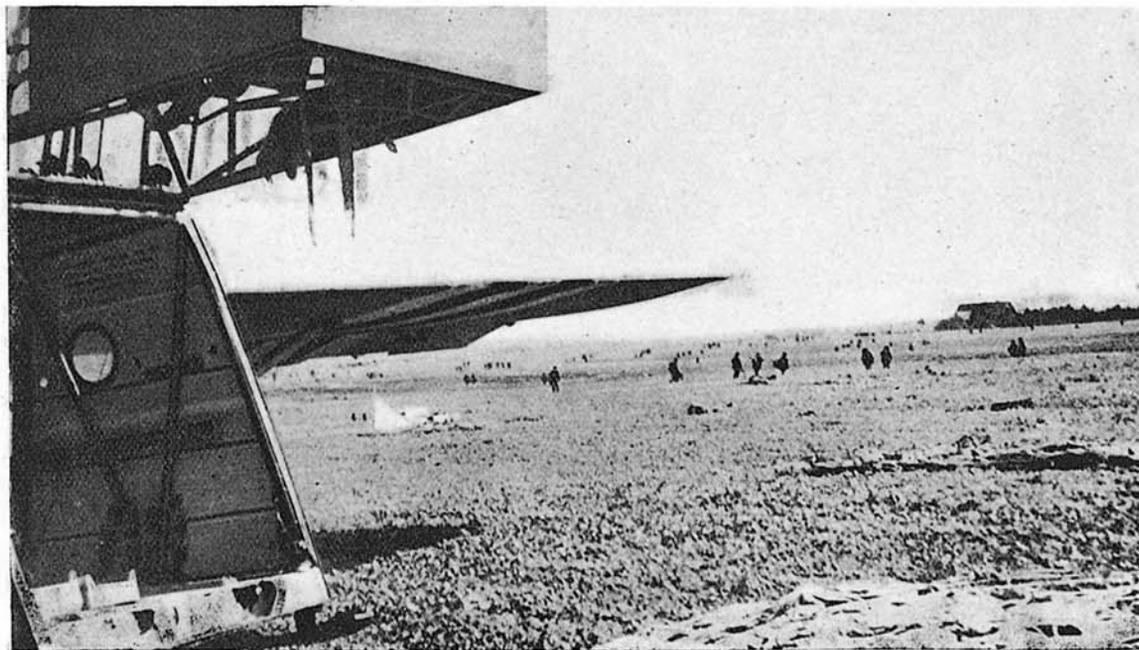
Pues bien: si los cañones costeros y las reservas de la defensa son los principales obstáculos para el éxito de un desembarco, no es de extrañar que el General Eisenhower aplicase la mayor suma de medios para neutralizarlos. Por ello, a la acción de los bombardeos aéreos y de la Escuadra sobre las piezas pesadas alemanas, superpuso la acción de las fuerzas aerotransportadas, que recibieron la misión concreta de ocupar algunas baterías fijas del litoral, de poner pie en puntos de paso preciso para

impedir o perturbar, al menos, los movimientos de las reservas germanas, y de organizar posiciones-erizo que, además de constituir un peligro para determinadas zonas sensibles de la retaguardia adversaria, fijarían importantes núcleos de tropas enemigas que no podrían acudir oportunamente a las playas.

El empleo en masa de las fuerzas aerotransportadas, como algunos preconizaban, era antes del desembarco, a la vista de las informaciones que el Estado Mayor aliado poseía de las posibilidades alemanas en la costa, excesivamente peligroso.

Eisenhower prefirió la acción dispersa, si bien muy enérgica en algunos sectores, de aquellas tropas, y consiguió, no cabe duda, los objetivos que se había propuesto.

Después se ha sabido que los paracaidistas fueron desde el principio del desembarco la principal preocupación del Mando alemán, hasta el extremo de haberle impedido reaccionar con fuerza y oportunidad en cuatro de las cinco playas asaltadas por los soldados aliados. Ello es la mejor prueba de la considerable eficacia práctica de aquellas tropas.



Minutos después de tomar tierra, las tropas aerotransportadas pueden entrar en acción. A la izquierda vemos un planeador británico con la proa levantada para facilitar su rápida evacuación.