

# UNA EXPERIENCIA INTERESANTE

Por

Rafael SANTIBAÑEZ Escobar  
Contraalmirante (R), Armada de Chile



**N**O OBSTANTE el tiempo transcurrido, no son muchos los documentos que presenten al lector un análisis corto, pero a la vez suficientemente claro del significado que, para ingleses y alemanes y para el mundo en general, tuvo el intento de invasión de las Islas Británicas, después de la derrota de Dunkerque.

Para ello, retrocederemos en la historia, pero esta vez con todas las cartas en la mano y así poder mostrar el acontecer interesante de un ayer casi reciente, que deja lecciones que recoger, incluso para el conductor militar de nuestros días.

Numerosos habían sido en el pasado los intentos de invasión a las Islas Británicas y todos habían terminado en un fracaso.

La mente militar del gran Napoleón, se vio en su época torturada por este viejo problema y los victoriosos ejércitos franceses de entonces esperaron en vano en los campamentos de Calais y de Boulogne el momento en que había de resolverse el paso. Un brazo de mar, el estrecho de Dover, que cruzaran victoriosas las velas de los navíos ingleses, se interponía a los designios militares que buscaban la hegemonía europea.

Casi ciento cincuenta años después, el sueño de Boulogne vuelve a ser una realidad y nuevamente acampan en las costas francesas del Canal, ejércitos victoriosos que se disponen a atacar las Islas Británicas; hoy, como ayer, en busca de un mismo objetivo político y militar.

De aquí que la sola enunciación de la posibilidad de realización de esta operación por los alemanes en junio de 1940, estremeció al mundo e hizo vivir horas de ansiedad no sólo a los habitantes de las Islas, sino a todos los súbditos del Imperio Británico. Un gran interrogante por resolverse sobre las aguas del Canal, se cernía como un fantasma sobre las conciencias atormentadas de todo un pueblo.

La conquista por los alemanes de las Islas Británicas significaba la conquista de Europa y con ella podía alcanzarse con mayor facilidad la dominación mundial; ambicioso, pero no imposible objetivo político, en aquellos críticos tiempos de triunfos resonantes y decisivos de la Alemania nazi.

La importancia de esta operación hizo seguir sus alternativas con especial interés en las esferas militares y civiles, aun de los más alejados países. Hoy podemos apreciar mejor las reacciones de los hombres que dirigieron en esta emergencia, política y militarmente, a ambos conten-

dores y así juzgar las posibilidades que tuvieron en ese momento crucial de su historia, Inglaterra y Alemania.

### La Situación General

El inesperado colapso de los ejércitos franco-ingleses dejó a Alemania frente a las Islas Británicas y ante un problema: la invasión.

Inglaterra, en lugar de pactar o rendirse, como lo esperaba el Alto Mando alemán, se alzó terca y obstinadamente decidida a luchar hasta la muerte. La reacción del orgullo herido de una nación que había dominado al mundo, no había sido comprendida, y los jerarcas nazis esperaron en vano día tras día una decisión favorable a sus designios, perdiendo en ello un tiempo precioso, que pudo dedicarse a liquidar la situación militar en el continente, lo más apremiante en el momento. A despecho de los consejos reiterados de sus más destacados generales, los líderes políticos alemanes decidieron seguir esperando la solución política que no llegó y permitió que se realizara el reembarque de Dunkerque, operación que entregó a Inglaterra 250.000 hombres de su ejército, que más tarde formarían la base substancial de la defensa de las Islas. Ello, además, levantó la moral abatida por el desastre, poniendo en manos inglesas un objetivo de lucha, que había de hacerlos reaccionar en forma verdaderamente espectacular: ¡Había que salvar a sus hombres y a su ejército!

Nadie que tuviera una embarcación capaz de cruzar el Canal quedó en las costas inglesas. Veteranos encanecidos en otras luchas y muchachos imberbes, se alternaban al timón de sus embarcaciones, y este esfuerzo sobrehumano dio sus resultados transformando la derrota en una victoria moral que fortaleció el espíritu y les dio fuerzas para mantenerse y pelear, cuando la adversidad golpeaba a sus puertas con mayor violencia.

Fuertes fueron las pérdidas del reembarque, especialmente en buques y embarcaciones. De 861 buques y embarcaciones empleados, fueron hundidos 243, gran parte pequeñas unidades y lanchas.

En esta lucha a muerte se había obtenido una experiencia real de las dificultades de cruzar el Canal de la Mancha,

aun en las mejores condiciones de tiempo, como fueron las experimentadas; se había probado de lo que eran capaces las unidades livianas de la flota en aguas estrechas y frente a un obstinado ataque aéreo; además, por primera vez se medían en los aires con toda su potencia la R.A.F. y la Luftwaffe. Las pérdidas en aviones comparadas y el hecho de haberse realizado la operación sobre el Canal indicaban que las palmas del triunfo habían correspondido a las alas inglesas.

No había armas en Inglaterra para este ejército salvado del desastre, pero el 3 de junio de 1940 (el 2 había terminado el reembarque), el gobierno de los Estados Unidos daba la orden de entregar, vendidos en treinta y siete millones de dólares, 500.000 fusiles, 900 cañones de 75 mms. y 80.000 ametralladoras con sus municiones correspondientes. El 11, este material era cargado en 12 barcos mercantes ingleses y antes de fines de mes, el ejército evacuado de Dunkerque estaba sobre las armas, listo para repeler una invasión con buen armamento y municiones.

Habían pasado las horas críticas de las grandes emociones para el pueblo inglés y comenzaba la difícil tarea de abocarse a la organización de la defensa. Cada día que pasaba, ésta se perfeccionaba, su fortaleza material crecía y cada vez era más firme en los corazones la esperanza en el triunfo. Así, cada día perdía el enemigo una nueva oportunidad. La determinación de luchar y de defender las Islas hasta la muerte, había tomado tal cuerpo y fuerza en el pueblo inglés, que el mando tenía la seguridad de que hombres y medios se emplearían a fondo, en tierra, en el mar y en el aire.

El problema de la invasión, viejo en los ambientes militares, nunca estuvo más próximo y efectivamente real que en ese momento. En 1914, la Armada británica, al ser consultada para enviar la Fuerza Expedicionaria a Francia, aseguró la inmunidad de las Islas. Hoy no podía hacerlo sin un requisito previo, la seguridad en el aire; sus unidades no podían operar indefinidamente en aguas estrechas, sin protección aérea. Existía, por lo tanto, un interrogante: el aire.

Por parte de los alemanes, desde el día mismo en que se rompieron las hostilidades (3 de septiembre de 1939), el

Estado Mayor Naval comenzó el estudio, según se ha comprobado en los archivos capturados, de un Plan de Invasión de Inglaterra, pero no hubo preparaciones materiales para su ejecución.

Producida la derrota de Francia, se presentó al Alto Mando alemán, con caracteres de urgencia, el problema de invasión. El mariscal Kesselring declaró que él propuso y urgió la invasión, porque el criterio prevaleciente en las esferas militares era que Gran Bretaña estaba en situación crítica; sin embargo, el mariscal Keitel, Jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, manifestó que el ejército estaba listo, pero que consideraba a la flota británica un obstáculo demasiado peligroso y que las operaciones de la Luftwaffe podrían verse afectadas por el mal tiempo. Además, esta arma había sufrido por entonces pérdidas de consideración.

La preocupación del momento del Alto Mando alemán fue, sin embargo, la invasión de Inglaterra; la orden de prepararla había sido dada el 2 de julio.

Se estimaba el desembarco como posible, pero la realización de la operación en su conjunto, muy difícil; en cambio era posible iniciar primero ataques aéreos de ablandamiento realizados en masa sobre aeródromos, puertos, fábricas, centros de comunicaciones, etc., lo que redundaría en beneficio de la operación misma.

Existía, por lo tanto, cierta indecisión en el campo alemán y con razón, pues un fracaso militar, a pesar de las circunstancias favorables, podría tener repercusiones insospechadas en esos momentos de triunfos resonantes y decisivos. El fantasma macabro de ver el Canal lleno de cuerpos de soldados alemanes muertos, flotando a la deriva, no ya en número de cientos, sino de miles, como podía suceder, retenía las órdenes en la mente de las autoridades responsables.

No podía disponerse una operación sin una seguridad de éxito, y los medios existentes en el momento no respondían a las exigencias esenciales.

### Plan de Defensa Inglés

El Plan de Defensa contra una invasión fue creándose y desarrollándose con me-

didias sucesivas que iban mejorando la organización y la calidad de las defensas de acuerdo con los medios disponibles.

Existía aquella que proporcionaba la flota que se encontraba ya ocupando posiciones estratégicas para impedir toda aproximación por mar a las Islas, desde el norte o el sur hacia el Canal, como asimismo se cubría cualquier intento de alcanzar las costas occidentales; existía una poderosa fuerza de cazas de la RAF, uno de los más firmes puntales de la defensa; todos los puertos principales del Canal y de la costa sur y este estaban fortificados y se iba disponiendo cada vez en mayor cantidad de unidades del ejército perfectamente equipadas y entrenadas; existían campos marítimos minados en numerosos sectores y zonas, lo que dificultaría todo tráfico marítimo.

Podemos decir entonces, que aun en los momentos más críticos, Inglaterra contó con una base defensiva poderosa, incrementada a la vez físicamente por su posición insular.

En un deseo de estimular la iniciativa, remover la postración moral y mental y fomentar el espíritu ofensivo, se propuso organizar de inmediato unidades ofensivas de desembarco para atacar permanentemente en diferentes puntos de la costa continental en poder del enemigo, en forma de amarrar el máximo de fuerzas defensoras y a la vez entorpecer toda concentración de embarcaciones en los puertos.

Estas unidades, formadas con personal seleccionado, debían estar constituidas por grupos de 1.000 a 10.000 hombres y disponer de embarcaciones especiales para el transporte de personal, artillería y tanques, en forma que les fuera posible desembarcar en cualquier punto de la costa, hubiera o no puertos, atacar y reembarcarse, sin preocuparse de las pérdidas de material. Así nacieron los "comandos", organizados con tropas de Infantería de Marina y de Ejército, y para ellos se comenzaron a construir las barcas de desembarco y embarcaciones de asalto, que hicieran más tarde posible el gran desarrollo alcanzado por la guerra anfibia.

Se estableció un servicio especial de vigilancia aérea sobre los puertos de donde podían partir fuerzas de invasión,

bombardeando toda concentración de embarcaciones que fuera observada y atacando de inmediato toda agrupación naval o buque que se dirigiera al Canal.

Fuera de esto, el patrullaje marítimo diurno y nocturno se intensificó en tal forma y con tanta rapidez, que a fines de septiembre de 1940 había casi 1.000 buques patrullando en el Canal. Se fondearon nuevos campos minados, se reforzaron las fortificaciones de las costas, colocando cañones de grueso calibre, incluso hasta de 15" en montajes ferroviarios, se evacuaron las zonas peligrosas y se comenzó a instalar obstáculos en las playas y en las planicies, en forma que ya a fines de octubre no había sitio donde pudiera descender un planeador y las mejores playas estaban también interferidas.

Las mejoras de la defensa eran continuas y en ellas cooperaba toda Inglaterra con un tesón y una voluntad de trabajo extraordinarios. En la producción de armas se había logrado el récord de entregar 250 tanques en el mes.

Se tomaron medidas especiales, tales como establecer que los acorazados y cruceros pesados no serían estacionados al sur del Forth ni al este de Plymouth y que sólo entrarían en aguas estrechas para combatir unidades enemigas de su mismo tipo.

Se crearon 15 brigadas, formadas por personal seleccionado por su espíritu ofensivo y capacidad, que se denominaron "Brigadas Leopardo", cuya característica esencial era una alta movilidad y un gran poder de fuego. Estas brigadas podían acudir a cualquier punto de su sector (Inglaterra entera estaba dividida en sectores), dentro de un máximo de 4 horas y tras ellas existían reservas poderosas de unidades blindadas capaces de contener y destruir cualquier cantidad de efectivos que los medios disponibles del enemigo pudiera llevar a las costas inglesas. Existían además de las brigadas "Leopardo", 26 divisiones de primera línea totalmente equipadas, tres blindadas y suficiente artillería pesada, tanques, etc.

#### La Situación julio-agosto 1940

De las continuas apreciaciones de la situación emanadas de las FF.AA., es-

pecialmente del Almirantazgo, se había llegado a la conclusión de que para tener éxito en la invasión, Alemania necesitaría alcanzar superioridad naval local o superioridad aérea y una flota especial de embarcaciones de desembarco. Se sabía positivamente que Alemania no tenía esta clase de embarcaciones; se consideraba casi imposible que pudiera alcanzar la superioridad naval local que se requería, salvo que se produjera una contundente derrota en el aire, y la RAF ya se había medido con ventaja sobre la Luftwaffe.

El Almirantazgo había expresado que la Marina no pretendía ser capaz de prevenir o evitar desembarcos sorpresivos de 5.000 a 10.000 hombres, transportados rápidamente y lanzados a tierra en diferentes puntos de la costa en una noche oscura o en una mañana de neblina. La eficacia de sus dispositivos tenía que ver con una fuerza invasora grande, como la que tendría que ser necesaria para dominar las Islas. Se hacía presente que sólo el transporte de 5 divisiones, con equipo liviano, necesitaría de 200 a 250 buques, concentración que no podía pasar inadvertida a la observación aeronaval y difícil de reunir en presencia de fuerzas navales superiores. Además, que tal concentración, si se obtuviera, y sus buques partieran a la invasión desde los puertos franceses u holandeses sin escolta adecuada, sería con seguridad interceptada y destruida en el mar o al llegar a tierra, y la Marina alemana no estaba en condiciones de proveer esta escolta. Tal desembarco no podría, además, realizarse en playa abierta, siendo necesario contar con uno o más puertos y éstos estaban bien defendidos.

Se estimó que aunque el combate en las playas era favorable a la defensa, no debía por esto dispersarse las fuerzas para cubrir todas las playas. La distribución de las fuerzas asignadas a ellas se hizo de acuerdo con un proceso selectivo, como asimismo, la ubicación de las fuerzas de acción inmediata y las reservas, en forma que sólo en unas cuantas horas podía concentrarse sobre uno o varios puntos amagados, fuerzas considerables con suficiente artillería.

Se estimaba que si el desembarco de las fuerzas en playas abiertas era de por sí una operación difícil, mucho mayor lo

era el del armamento pesado y de abastecimientos en presencia de un contraataque poderoso y decidido en el sitio mismo.

Toda fuerza que lograra filtrarse al interior, sería atacada y destruida por la intervención de las unidades móviles, de las fuerzas blindadas y de la reserva.

El desembarco de tanques y carros blindados requeriría de embarcaciones especiales, de las cuales no se disponía y éstas serían atacadas en el cruce por la RAF y las unidades navales de patrulla y después recibidas por la artillería de largo alcance al aproximarse a la costa.

A fines del mes de julio, el Almirantazgo estimó probable el desembarco de hasta unos 100.000 hombres con armamento liviano, pero manifestó enfáticamente que tenía la seguridad de interferir y hacer imposible el abastecimiento y la mantención de estas fuerzas a través del Canal.

Recibida por el gobierno esta última apreciación, el Primer Ministro, Mr. Churchill, ordenó trabajar sobre una base doble, de 200.000 hombres, y redactó una minuta que entregó a los Comandantes en Jefe institucionales. Esta minuta en su primera parte decía lo siguiente:

"La primera línea de defensa contra una invasión debe ser, como siempre lo han sido, los puertos enemigos. El reconocimiento aéreo, la observación por submarinos y la obtención de informaciones en general debe ser seguida por ataques decididos y continuos sobre toda concentración de buques o embarcaciones.

La segunda línea es el eficiente patrullaje del mar, con el objetivo de interceptar y destruir en el trayecto cualquiera expedición invasora.

La tercera línea es el contraataque en el desembarco, principalmente cuando se está en el acto mismo de desembarcar. Este ataque que se ha preparado desde el mar, debe ser reforzado por un intenso ataque desde el aire, el cual debe continuarse hasta impedir totalmente el abastecimiento de las fuerzas que hayan conseguido poner pie en tierra.

Las defensas terrestres y el Ejército se han organizado primariamente para obligar al enemigo a emplear una cantidad de efectivos tal, que la invasión consti-

tuya una operación difícil, presente un buen blanco para las fuerzas de mar y aire; además que obligue a los alemanes a hacer preparativos de tal magnitud que no puedan pasar inadvertidos.

Si el enemigo logra desembarcar en varios puntos, debe desgastarse en las defensas locales de las playas, conjuntamente con ataques desde el mar y desde el aire, tratando de confinar su ataque a espacios reducidos.

La defensa de cualquier parte de la costa debe medirse, no por las fuerzas asignadas a la defensa de la costa misma, sino por el número de horas que puede tardar el contraataque de las brigadas móviles y sus reservas".

A principios de septiembre se había llegado a tal entrenamiento, que podían concentrarse sólo en unas cuantas horas 16 divisiones, de las cuales 3 blindadas en cualquier punto amagado de la costa sur que enfrenta al Canal; los buques de patrulla llegaban a mil unidades, se habían fondeado todos los campos minados previstos, la flota había llegado al máximo de su poderío; finalmente se había llegado a la conclusión de que la zona de desembarco más probable era la más próxima al continente, entre Wash y Dover y que la fecha más favorable por las condiciones de la luna y las mareas, se presentaría entre el 15 y 30 de septiembre.

A fines de julio se había tenido la seguridad, por intermedio del Servicio Secreto, de que la invasión había sido dispuesta por Hitler y su preparación estaba siendo activada al máximo.

Se empezó a observar en los puertos franceses del Canal, de Calais a Brest, una concentración de barcas de propulsión propia, de buques y embarcaciones menores, que iba diariamente en aumento. La fotografía aérea diaria permitía darse cuenta exacta de todo esto, por lo que se intensificaron los bombardeos aéreos y los ataques nocturnos por mar a los puertos y se aumentaron considerablemente las baterías de largo alcance en la costa.

Poco después fueron localizados acampadas en Boulogne dos divisiones alemanas de montaña, destinadas seguramente a la costa de Folkestone, que presenta escantilados.

A la vez se dispuso la intensificación de la observación de las costas holandesas y del Báltico, de donde podían partir buques de mayor tonelaje con armamento pesado y abastecimientos. Septiembre fue entonces el mes de mayor preocupación para Inglaterra; nunca la invasión había estado más próxima ni más amenazante y real; sin embargo, la tensión era tal que se deseaba que se produjera el evento porque se tenía la certeza de que se iba a rechazar al enemigo.

### Plan de Ataque Alemán

Dijimos anteriormente que el Estado Mayor Naval alemán había comenzado el estudio del Plan de Invasión de las Islas Británicas al comanzar la guerra, en septiembre de 1939. Esta operación fue llamada desde un comienzo "Operación León del Mar".

En estos estudios se consideró siempre que la invasión debía realizarse cruzando el Canal, por la ruta marítima más corta, pero naturalmente se esperaba la mayor resistencia en este frente, el histórico frente contra Francia, en el cual todo puerto disponía de fortificaciones permanentes poderosas. Pero, para realizar esta operación era necesario se cumplieran numerosas condiciones previas y dentro de ellas se contemplaba el completo control de los puertos holandeses, belgas y franceses.

Inesperadamente, con la rápida sucesión de victorias terrestres, estas condiciones se cumplieron. Entonces el almirante Raeder se presentó al Führer con el plan.

El día 21 de mayo y después el 20 de junio, Raeder habló con Hitler sobre el asunto, no urgiendo la invasión sino preguntando si se iba o no a realizar, dando así tiempo para preparar los planes de detalle en caso de tenerse como posible esta operación. Hitler se mostró escéptico, reconociendo las grandes dificultades que se presentaban para su ejecución. El esperaba que Inglaterra pidiera la paz. Sólo en la última semana de junio, el Alto Mando alemán entró seriamente a considerar la invasión y la primera directiva fue dada el día 2 de julio:

"El Führer ha decidido que, bajo ciertas condiciones, la más importante de las

cuales es conseguir la superioridad aérea, puede llevarse a cabo la invasión de Inglaterra".

El 16 de julio, Hitler volvió a declarar: "En atención a que Inglaterra, a pesar de su posición militar sin esperanzas, no muestra disposición de llegar a un acuerdo, he decidido preparar una operación de desembarco contra ella y si es necesario llevarla a cabo. La preparación para esta operación deberá estar terminada a mediados de agosto". De acuerdo con estas directivas, se comenzaron a tomar activas medidas de preparación para el efecto.

El Plan Raeder consistía en lo siguiente:

"Bajo la protección de las baterías de grueso calibre y de la mayor concentración de artillería posible en el Canal, se establecerá un estrecho corredor en la línea más corta, por el cual cruzarán las fuerzas de invasión. Este corredor será protegido al norte y al sur por fuertes campos minados, estacionándose en ambos flancos concentraciones de submarinos para evitar el barrido de estos campos y proteger los buques y embarcaciones de ataques de unidades de superficie. El resto de las operaciones corresponderá al Ejército".

La Marina alemana, en el verano de 1940, no estaba en condiciones de dar una mayor protección a esta importante operación; el empleo a fondo de sus medios en el problema noruego, la había dejado escasa de buques y con la mayor parte de las unidades pesadas averiadas.

En cuanto al Ejército, en él se había mirado siempre el problema de la invasión con cierto desgano y no se habían hecho planes ni se había entrenado a las tropas.

La responsabilidad por la seguridad en el cruce del Canal no les correspondía, y una vez producido el desembarco con las fuerzas necesarias, estimaban que sólo entonces el problema militar caía dentro de sus medios.

En agosto, el almirante Raeder estimó necesario informar al Alto Mando Militar del peligro que envolvía el cruce del Canal, que estimó incluso podía significar la pérdida de todas las fuerzas de invasión en el mar.

El día 21 de julio, los tres Comandantes en Jefe, del Ejército, Marina y Luftwaffe, tuvieron una entrevista con el Führer. Se habló sobre el hecho de que Inglaterra no quería reconocer la situación decisiva a que había llegado la guerra e iba a continuar luchando; de la segura ayuda de EE.UU. a Inglaterra y de un posible cambio en las relaciones políticas con Rusia. La ejecución de la operación "León del Mar" sería el método más efectivo de llegar a un rápido término de la guerra.

Después de largas conversaciones con el almirante Raeder, Hitler pudo darse cuenta de las dificultades que se presentaban para la realización de esta operación. Raeder explicó que no se trataba del cruce de un río, sino del cruce de un espacio de mar dominado por el enemigo. No se trataba tampoco de un cruce simple, como la operación de Noruega; no podía contarse con la sorpresa, había que enfrentar un enemigo preparado y reconocidamente determinado a luchar. No podía ni debía contarse con abastecimiento de ninguna especie en Inglaterra.

El Comandante en Jefe del Ejército manifestó que necesitaba 40 divisiones.

Se dejó establecido que eran requisitos previos el dominio del aire, el empleo de una poderosa concentración de artillería de grueso calibre en Calais y la protección de los campos minados. Al mismo tiempo, se estimó que la fecha de realización era un factor decisivo en el éxito de la operación, porque el tiempo es malo en el Mar del Norte y el Canal a fines de septiembre y ya en octubre comienzan las neblinas, lo que haría difícil el transporte, el apoyo aéreo y el de artillería. La operación debía completarse antes del 15 de septiembre.

Después de este cambio de ideas se produjo una áspera controversia entre los Altos Mandos Naval y Militar, que es importante seguir en sus detalles, por la experiencia que de ella se deriva.

El Ejército estimaba necesario hacer una serie de desembarcos, en diferentes puntos que abarcan casi toda la costa sur, desde Dover a Lyme Regis al oeste de Portland. Además, deseaba hacer un desembarco al norte de Dover, en Ramsgate. El Estado Mayor Naval sostenía que la zona más apropiada para cruzar el Canal

velando por el principio de la seguridad, era entre North Foreland y el extremo oeste de la isla Wight.

El Estado Mayor del Ejército presentó entonces un plan para el desembarco de 100.000 hombres, seguido inmediatamente de una ola de 160.000, que debían desembarcar en diversos puntos desde Dover hasta Lymes Bay. El coronel general Halder, Jefe del Estado Mayor del Ejército, declaró que era necesario desembarcar por lo menos 4 divisiones en el área Deal-Ramsgate.

Estimaba que por lo menos debían desembarcarse 13 divisiones lo más simultáneamente posible en todo el frente ya indicado.

La Luftwaffe solicitó también el transporte de 52 baterías AA con la primera ola de desembarco.

Inmediatamente el Jefe del Estado Mayor Naval hizo presente que no se podía siquiera pensar en la posibilidad de transportar tales fuerzas, menos aún con la rapidez que se exigía.

La Armada no estaba físicamente capacitada para escoltar una flota de invasión en un área tan amplia; apenas podría proteger un solo pasaje a la vez y estimaba que el más seguro era el más corto, en la parte más angosta del Canal (Dover-Calais).

En cuanto al transporte de los 160.000 de la segunda ola, incluyendo su equipo y municiones, requería dos millones de toneladas en buques. Además, el Estado Mayor Naval hizo presente que aun si este enorme tonelaje pudiera reunirse, no tendría cabida en los puertos de embarque. Solamente podría esperarse como posible el transporte de la primera ola, por escalones, con el objeto de formar primero pequeñas cabezas de puente en las playas y que por lo menos se necesitaría unos dos días para desembarcar los escalones siguientes de esas divisiones. Nada de la segunda ola —que debía seguir de inmediato a la primera— era posible con la celeridad que se requería.

El Estado Mayor Naval hizo además presente que en un frente tan ancho de desembarco, se iban a producir de 3 a 5½ horas de diferencia en las mareas, entre los diferentes puntos, lo que significaba que mientras en ciertas partes las

condiciones de marea iban a ser favorables, en otras se presentarían desfavorables y que si se pretendía un desembarco simultáneo, debían aceptarse estas circunstancias y sus consecuencias.

Este cambio de opiniones por escrito, terminó en una entrevista personal de los dos Jefes de Estado Mayor, del Ejército y Armada el 7 de agosto. En esta reunión, Halder dijo:

"Mi opinión es de rechazo absoluto y determinante de las proposiciones de la Armada. Desde el punto de vista militar el aceptarlas sería un suicidio. Significaría poner las tropas desembarcadas en una máquina de hacer salchichas".

El Jefe del Estado Mayor Naval dijo que él también rechazaba el desembarco en un frente ancho como el propuesto por el Ejército, porque esto significaría el sacrificio total de las tropas en la travesía.

En esta situación, intervino Hitler con una decisión que no dejó satisfecho a ninguno de los dos Estados Mayores.

El 27 de agosto, el Alto Mando dictó una directiva que decía: "Las operaciones del Ejército deben encuadrarse dentro del tonelaje disponible y de la seguridad de la travesía y desembarco".

El plan sufrió modificaciones: se suprimieron los desembarcos programados para el área Deal-Ramsgate, extendiéndose el frente de Folkstone a Bognor. Siempre era condición previa la obtención del dominio del aire que se peleaba ya hacía seis semanas.

Bajo la base del frente fijado se confeccionó el Plan de Invasión definitivo.

El mando de la operación fue entregado al mariscal de campo von Rundstedt y debido a falta de tonelaje de transporte disponible, las fuerzas se redujeron a 13 divisiones con 12 de reserva.

El XVI Ejército, partiendo de los diferentes puertos entre Rotterdam y Boulogne, debía desembarcar en las proximidades de Hythe, Rye, Hastings e Eastbourne; el IX Ejército, partiendo de los puertos entre Boulogne y El Havre, debía atacar la zona entre Brighton y Worthing. Dover sería capturado desde tierra.

Ambos Ejércitos debían avanzar hasta alcanzar la línea Canterbury-Ashford-Mayfield-Arundel.

En total debían desembarcarse 11 divisiones en las primeras horas. Una semana después, se esperaba alcanzar Gravesend, Reigate, Petersfield y Portsmouth. El VI Ejército, se mantendría en reserva, listo para reforzar cualquier punto o ampliar el frente hasta Weymouth.

Se estimaba posible reforzar estos tres ejércitos si las circunstancias lo exigían una vez ganadas las cabezas de playa.

Sobre la Armada cayó entonces la carga inicial del alistamiento de los medios de transporte. Alemania tenía en total alrededor de 1.200.000 toneladas de buques disponibles y necesitaba más de la mitad de esa cantidad para la operación, lo que iba a significar trastornos económicos de gran importancia por falta de transporte. Hasta los primeros días de septiembre, el Estado Mayor Naval había logrado requisar 168 buques con 700.000 tons., además de 1.910 barcas planas, 419 remolcadores y buques menores y 1.600 embarcaciones a motor.

Toda esta enorme cantidad de naves, tenía que ser alistada, preparada y tripulada con gente capaz y llevada a los puertos de invasión. El 1º de septiembre, cuando el flujo de embarcaciones hacia el Canal comenzó a manifestarse, fue observado, informado y atacado violentamente por la RAF, de Amberes a El Havre. Antes habían sido bombardeadas las concentraciones de embarcaciones en Wilhelmshaven, Kiel, Cuxhaven, Bremen y Emden.

Poco después el Estado Mayor alemán hacía presente que las operaciones de reconocimiento y de bombardeo sobre las concentraciones de buques y puertos de invasión, demostraban que el enemigo esperaba "un desembarco a corto plazo". Además, manifestaba que "aunque las concentraciones no han recibido un daño significativo, los ataques ingleses han tenido y tienen éxito, lo que demuestra que, lejos de debilitarse la RAF después de los continuados ataques aéreos, mantiene toda su potencia".

A pesar de las pérdidas e inconvenientes, la Armada alemana cumplió su tarea preliminar, llevando a los puertos de invasión el tonelaje necesario. Ahora el Ejército y la Armada esperaban que la Luftwaffe cumpliera su tarea: obtener el dominio del aire.



La orden dada a los Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas, de estar listas para la invasión el 15 de agosto, no pudo ser cumplida; se fijó entonces, como día "D" el 15 de septiembre.

El 30 de agosto, el Estado Mayor Naval alemán solicitó una prórroga del día "D", fijándose éste para el 21 de septiembre, en atención a los daños causados por los bombardeos aéreos ingleses.

El día 10 de septiembre nuevamente el Estado Mayor Naval alemán hace presente que no se ha logrado la superioridad aérea en el Canal y que las concentraciones de embarcaciones siguen sufriendo los bombardeos ingleses.

El 11, Hitler postergó para el 24 de ese mes el día de la invasión. Las órdenes preliminares debían ejecutarse diez días antes, es decir, el 14.

El mismo día 14, el almirante Raeder informó oficialmente al Alto Mando lo siguiente:

"La situación aérea del momento no da seguridad necesaria para realizar la operación, el riesgo es demasiado grande.

Si la operación "León del Mar" fracasa, ganará enormemente el prestigio y moral de Inglaterra y caerá el nuestro.

Los ataques aéreos sobre Inglaterra y particularmente sobre Londres, deben continuar sin interrupción. Si el tiempo lo permite es de desear una intensificación de los ataques sin preocuparse por "León del Mar", en busca de una decisión.

"León del Mar" no debe, sin embargo, cancelarse, para mantener la ansiedad en Inglaterra. La suspensión de ella será conocida y significará un gran alivio para los ingleses".

El día 17 de septiembre se acordó la suspensión definitiva de la operación "León del Mar". Raeder dijo:

"Todas nuestras preparaciones de desembarco son perfectamente conocidas por el enemigo, el que ha tomado todas las contramedidas a su alcance.

La continua observación y bombardeo sobre los puertos, la aparición constante de destructores en el Canal, costa sur de Inglaterra, costa belga y el estacionamiento de buques de patrulla próximos a las costas francesas, etc., son signos evidentes de la preparación inglesa.

Las unidades principales de la Home Fleet se mantienen listas permanentemente, pero todavía están en las bases del oeste.

Un gran número de destructores (sobre 30) han sido localizados en los puertos de la costa sur.

Todas las informaciones indican que las fuerzas navales inglesas están solamente ocupadas en este teatro de operaciones".

Anteriormente, en agosto, entre la Isla de Wight y Cornwall se encontraron 40 cadáveres de soldados alemanes, noticia que explotó la propaganda inglesa. Se trataba de fuerzas que se ejercitaban, cuyas barcasas tuvieron que salir del puerto donde se encontraban, para evitar ser destruidas por uno de los bombardeos aéreos y que fueron llevadas mar afuera, donde se hundieron.

En Inglaterra, el 7 de septiembre, considerando un día propicio para la invasión, llegó a darse la palabra código "Cromwell", que significaba "invasión inminente" y disponía ocupar todos los puestos en las playas. También algunos comandantes locales hicieron tocar las campanas, lo que significaba llamado a la Guardia Territorial. Posteriormente, se dejó estas órdenes al Comandante de la Defensa.

La invasión de Inglaterra por fuerzas alemanas, fue por lo tanto en agosto-septiembre de 1940 algo tangible, una operación lista para ser lanzada. La postergación para 1941 enfrió los espíritus y ya no volvió a tratarse el problema tan seriamente.

### Algunas Reflexiones

La guerra contra Inglaterra era una guerra anfibia que necesitaba nuevos elementos y especial entrenamiento. Si hubiera Alemania dispuesto en 1940 de una fuerza anfibia bien entrenada y equipada, con todas las embarcaciones y elementos necesarios, otra habría sido la situación, aun en presencia de una superioridad naval y aérea. El empleo a fondo de la flota en operaciones secundarias, como las de Noruega, tampoco se hubiera realizado y la Marina alemana hubiera contado con mayores elementos con qué escoltar

a las flotas de invasión. Los secretos de las minas magnéticas y acústicas habrían tenido así un empleo de sin igual importancia.

En cuanto al problema mismo de la invasión, en la situación de medios en que se presentó y abordó, habría sido tal vez un error ejecutarla. Un ejército de más de 200.000 hombres lanzados al azar a través del Canal en las condiciones existentes, pudo haber dado al mundo el espectáculo dantesco de presenciar un ahogamiento en masa de más de 100.000 hombres. La débil protección de unos pocos submarinos y unas cuantas minas, que habrían sido destruidos los primeros y barridas de inmediato las segundas, habría dejado a los 165 buques y 1.190 barcasas de invasión, a merced de una concentración de cerca de 1.000 unidades de patrulla, más los buques de la flota inglesa. Asignar a éstos la destrucción del 50% de la flota de invasión, no sería darles un alto porcentaje o considerar estas cifras fuera de la realidad.

Sin contar con la sorpresa, los buques y embarcaciones que no hubieran sido destruidos en la travesía, seguramente lo iban a ser después en las playas, donde el ataque desde el mar se tenía organizado y donde estas unidades estaban libradas a su propia suerte.

Hizo bien el almirante Raeder en pedir la postergación de la operación "León del Mar" y mejor el Alto Mando en aceptarla, pero el objetivo, dominar Inglaterra, se perdió y sobre Inglaterra se organizó después la invasión del continente que determinó la derrota final de Alemania.

Las operaciones anfibas que tanto desarrollo alcanzaron en la última guerra mundial y que tuvieron su culminación en la invasión al continente europeo desde Inglaterra, constituyen uno de los legados más importantes dejados a la experiencia militar de nuestros días.

Con armas más o armas menos, la amplia gama de posibilidades que brinda esta forma de lucha, se mantiene hoy inalterable, ya se trate de grandes o pequeñas operaciones, y lo que es más interesante aún, las características que enmarcaron sus posibilidades y limitaciones son hoy las mismas.

Las operaciones anfibas siguen siendo como ayer, una expresión, tal vez, la más significativa y completa del esfuerzo combinado de todas las armas; es por eso que su realización requiere más que en ninguna otra operación, un consenso de gran alcance en los mandos superiores que han de planearla, ejecutarla y dirigirla.

En general, la operación anfibia tiene una apariencia fácil o factible a primera vista, ya se trate de incursiones, ocupación de una zona terrestre o invasión; sin embargo, al analizar más a fondo su contenido y realización, se verá que no es algo tan sencillo o simple; buena muestra de ello nos lo dio la preparación de la operación "León del Mar", que acabamos de describir.

No siempre la sorpresa es atributo de este tipo de operaciones; muy por el contrario, esta condición es difícil obtenerla, ya que la preparación de los medios, al concretarse la denuncia y más aún, hay que tener en cuenta que tiene que ser sostenida y apoyada con las armas, en el mar y en el aire, por un tiempo que puede resultar prolongado y cuyo término no es fácilmente previsible, aun en las mejores condiciones de tiempo y mar. Por otro lado, una flota anfibia, por reducida que ella sea, es un blanco altamente vulnerable al ataque aéreo y de unidades navales menores y submarinos, por su necesaria inmovilidad en el tiempo y el espacio. Además habría que considerar el volumen y la cuantía de la reacción adversaria que se espera, y que según el caso, podría fácilmente pasar, en su desarrollo y fases posteriores, de una simple confrontación aeronaval a la batalla naval, si llega el caso de tener que apoyar o sostener el desembarco con el grueso de las fuerzas disponibles, en cuya eventualidad cabría preguntarse si el objetivo vale el riesgo que se corre y si al realizar esta operación son esas las intenciones.

Ahora, si esta operación debe realizarse sobre una isla, aun sin oposición o con escasa resistencia, la dependencia marítima posterior se acentuará como consecuencia del factor geográfico, máxime si los medios de subsistencia son malos o muy escasos, limitación que afectará el valor de la operación en sí misma. En el

caso inglés el factor geográfico fue determinante para los alemanes y fue la razón de su disentimiento posterior.

De aquí que la mente nos lleve a analizar la posibilidad de realizar una operación de esta naturaleza sólo con el empleo de paracaidistas y elementos transportados por el aire, método de apariencia simple y menos comprometido, donde la sorpresa podría tener su oportunidad, pero en este caso tendríamos que aceptar que se trata de una operación manifiestamente menor en proporciones comparada con un desembarco anfibio y por lo tanto, más débil y controlable.

Aceptada la practicabilidad de realizar esta operación sólo con paracaidistas y la posibilidad del descenso, quedaría, sin embargo, vigente el hecho de tratarse de una operación realizada sobre una isla, lo que involucra volver al caso anterior en cuanto a la inevitable dependencia del mar.

Para asegurar y sostener una posición en estas condiciones, los medios serían insuficientes frente a un contraataque anfibio posterior, apoyado también con paracaidistas, ya que esto significaría enfrentar los medios transportados por el aire, débiles y limitados, al bombardeo aeronaval y a los medios superiores de una reacción anfibia. De aquí que el empleo de paracaidistas y elementos transportados por el aire, parece tener su oportunidad más bien como parte de una operación de conjunto de mayores proporciones, que en un empleo aislado de éstos.

Finalmente cabe concluir, con la experiencia que nos entrega esta interesan-

te narración de hechos reales acaecidos hace más de treinta años, que muchas veces los objetivos políticos, por importantes que ellos sean, tropiezan en la búsqueda de su realización con condiciones estratégicas y tácticas desfavorables que imposibilitan su cumplimiento, situación que se acentúa excepcionalmente en el quehacer anfibio.

Estas operaciones son de por sí muy sensibles a las estimaciones estratégicas y tácticas, y traen además, envueltas en su desarrollo, imponderables difíciles de prever y de medir, que exigen una apreciación muy cuidadosa, donde la posible reacción adversaria tiene un sitio de preferencia; de aquí que la determinación del Alto Mando alemán, de postergar en 1940 la operación "León del Mar", aparece desde todo punto de vista acertada.

Alemania no estaba efectivamente preparada para realizar la invasión de las Islas Británicas en 1940, no se daban las condiciones estratégicas y tácticas para asegurar un éxito, el paso tenía que hacerse en una zona excesivamente restringida, la flota británica era un impedimento incontrarrestable, no se había obtenido el dominio aéreo considerado indispensable y la determinación inglesa de luchar hasta la muerte en defensa de sus Islas, eran factores demasiado importantes, que pesaron fuertemente en la decisión final, a la cual había que agregar la total dependencia del mar en las fases posteriores, todo un conjunto negativo, suficiente para paralizar la mano del más osado contrincante.

