

**De 1939 a 1945**  
**La Segunda Guerra Mundial**  
**Los años que cambiaron el mundo**



**[www.de1939a1945.bravepages.com](http://www.de1939a1945.bravepages.com)**

**presenta:**

**Caso de Estudio 001:**

**Operación "Market-Garden"**

# **Caso de Estudio 001:**

## **Operación “Market-Garden”**

**Propuesto por:** José Ignacio Pasamar López

**Comienzo del desarrollo:** abril de 2002

**Entrega de trabajos:** mayo de 2002

**Sistema de trabajo y orientaciones generales:** Asignados por roles en los cuales a cada participante le corresponde analizar un enfoque en particular de la Operación "Market-Garden". Dentro de cada rol el participante tiene total libertad de acción.

**Participantes:**

Gabriel Mansilla - Operación "Market" (Desempeño de las Fuerzas aerotransportadas aliadas)

José Miguel Fernández Gil - Operación "Garden" (Fuerzas del XXX CE. Británico)

José Ignacio Pasamar López - Operación "Market-Garden" desde el punto de vista alemán

---

**IMPORTANTE !!: El presente trabajo es solamente una parte del Caso de Estudio. El mismo está compuesto en su totalidad por:**

- **PARTE I) - Operación “Market”** – Desempeño de las Fuerzas aerotransportadas aliadas – (Gabriel Mansilla [gabman@adinet.com.uy](mailto:gabman@adinet.com.uy))
  - **PARTE II) Operación “Garden”** – Fuerzas del XXX CE. Británico – (José Miguel Fernández Gil “Alm. Yamamoto” [alm\\_yamamoto@hotmail.com](mailto:alm_yamamoto@hotmail.com))
  - **PARTE III) Operación "Market-Garden" La perspectiva alemana** (José Ignacio Pasamar López [JOSE\\_I\\_PASAMAR@usuarios.plcendesa.com](mailto:JOSE_I_PASAMAR@usuarios.plcendesa.com))
-

# PARTE I) Operación “Market”

## (Desempeño de las Fuerzas aerotransportadas aliadas)

Por Gabriel Mansilla

### Antecedentes de la Operación “Market-Garden”

Una vez que las tropas aliadas pusieron pie en Normandía, los mandos aliados suponían que romperían el frente alemán, y al cabo de unas semanas avanzarían rápidamente por suelo europeo, comandadas para aquel entonces por el Gral. Dwight Eisenhower, que relevaría al mariscal de campo sir Bernard Montgomery, quien comandó las fuerzas durante la Operación “Overlord”. La idea era avanzar por un frente amplio gracias al empleo de tres Grupos de Ejércitos (Montgomery, Bradley y Devers) el último de ellos procedente del Sur de Francia.

Sin embargo la batalla de Normandía se resolvió luego de arduas semanas de combate sin lograr avances, hasta que el ejército alemán sufrió la debacle de la Bolsa de Falaise. Cuando esto ocurrió algunos mandos aliados suponían que a los alemanes les quedaba poco que ofrecer salvo acciones de retardo contra el avance de los aliados.

El 13 de agosto Montgomery propuso a Eisenhower cambiar el avance en todo el frente por un “**esfuerzo único**”, debido en parte a dificultades de abastecimientos para los tres GEs. simultáneamente. Su plan era que su propio XXI GE. apoyado por el 1er. Ejército de los EEUU (GD. Courtney Hodges) avanzara directamente hacia Alemania a través del norte de Francia y los países bajos. Propuso además que las fuerzas del sur prescindieran de nuevos abastecimientos, es decir que paralizaran sus avances, a favor de este “esfuerzo único”.

Bradley, como comandante del XII GEs., se opuso a este plan, en parte porque los estadounidenses dudaron de la capacidad de Montgomery luego de lo ocurrido en Normandía, y en parte por no querer dejar en manos británicas el golpe final, más teniendo en cuenta que el 3er. Ejército de Patton también se vería afectado en las nuevas prioridades de abastecimiento.

Un argumento adicional de Montgomery fue que **el avance por el norte iría liberando los vitales puertos del canal de la Mancha** y al mismo tiempo eliminando la amenaza de las rampas lanzadoras de bombas V-1 que por aquel entonces habían comenzado a plantear una nueva amenaza para el sur de Inglaterra.

Sin embargo Patton se detuvo con sus fuerzas en las puertas de Alemania por falta de combustible, lo que parecía ser un punto a favor del avance estadounidense por el sur.

El 2 de agosto fue creado por Eisenhower el Cuartel General de las Fuerzas Aerotransportadas Combinadas, al mando del TG. Lewis Brereton. Pero el 16 del mismo mes el nombre de este arma fue cambiado por el de 1er. Ejército Aerotransportado Aliado (EAA), como parte de un plan para engañar a la inteligencia alemana que creía en la existencia de un I GE. de los EE.UU.

Presionado desde Washington por los Jefes de Estado Mayor del Ejército y la Fuerza Aérea (Marshall y Arnold), que querían una gran operación aerotransportada aliada antes del final de la guerra, Eisenhower colocó al 1er. EAA bajo el control de XXI GEs. de Montgomery, con lo cual el mariscal británico contaba con un nuevo elemento para llevar a cabo su planeado “esfuerzo único”.

Cuando Eisenhower tomó el mando de las fuerzas terrestres, el 1 de septiembre de 1944, planteó una opción de compromiso entre el avance por un frente amplio y el “esfuerzo único”. Evidentemente por un tema de prestigio deseaba que las fuerzas de EE.UU. no fueran meros espectadores, y planeaba avanzar por el norte con el XXI GE. pero al mismo tiempo avanzar por el sur con el 3er. Ejército de Patton. Montgomery consideraba no viable este plan con el mismo argumento de los abastecimientos. Las relaciones entre Montgomery y Bradley empeoraban por estos desencuentros.

Cuando fue activado el CGSFEA, Montgomery fue ascendido de General a Mariscal de Campo. Sin embargo pasó de tener el mando de 43 divisiones aliadas, a mandar solamente las 14 divisiones de su propio XXI GE. Empeoraba la situación el hecho de que el 1er. Ejército Canadiense estaba involucrado en despejar los puertos del Canal de la Mancha, lo cual dejaba al flamante Mariscal solamente con el mando directo del 2do. Ejército Británico (TG. sir Miles

Dempsey, con un total de tres cuerpos de ejércitos (VIII, XII y XXX con 8 divisiones y cuatro brigadas).

Estos tres CEs. Avanzaron casi sin oposición liberando Arras, Bruselas y el vital puerto de Amberes en los días 1, 3 y 4 de septiembre respectivamente, pero finalmente debieron detenerse de nuevo por falta de carburante.

Para el 8 de septiembre los alemanes comenzaban a lanzar sus V-2 complicando aún más la necesidad de un rápido avance del 2do. Ejército Británico.

Por otro lado el TG. Brereton deseaba buscar algún papel de protagonismo para su recién creado 1er. EAA, satisfaciendo de esa manera los deseos de Marshall, Arnold y los suyos propios. El 2do. Jefe del 1er. EAA. era el también jefe del 1er. Cuerpo de Ejército Aerotransportado Británico (CEAB), el TG. Frederick A.M. Browning, quien también deseaba poner a prueba a sus fuerzas antes del final de la guerra.

Varias operaciones aéreas fueron planeadas y canceladas debido a que el rápido avance de las tropas terrestres las hacían innecesarias. Desacuerdos entre Brereton y Browning llevaron a planificar y cancelar operaciones los días 2, 4 y 6 de septiembre. Estas operaciones tenían diferentes objetivos y en cada caso cada cual trataba de lucir sus propias fuerzas. Incluso Browning amenazó con dimitir. Las relaciones entre ellos quedaron severamente afectadas lo que tendría nefastas consecuencias para "Market-Garden".

El día 10 de septiembre la División Acorazada de Guardias (DACG) al mando del GD. Allan Adair capturó intacto un puente sobre el canal Mosa-Escalda, el llamado "Puente de Joe" de 20 metros de ancho, ubicado entre Lommel y Neepelt. Parecía ser la puerta de entrada a Holanda pero varios ríos atravesaban el eje de avance, lo que **hacía necesario la toma de otros puentes para asegurar un rápido avance.**

Ese mismo día Eisenhower se reunió con Montgomery. De este encuentro surgió una solución provisoria: Montgomery aplazaría su avance por Holanda, para poder emplear juntos a la totalidad del 2do. Ejército Británico y el 1er. EAA. A cambio Eisenhower le prometía para el comienzo de la operación, la prioridad en los suministros.

La operación combinada aeroterrestre recibió el nombre clave de "Market-Garden" y con ella Montgomery pensaba demostrar la viabilidad de su teoría del "esfuerzo único"

En cierta forma, el fracaso aliado en el abastecimiento de sus fuerzas en Francia fue un factor importante en el planteo de "Market-Garden", pero el estudio de esos factores escapa al objetivo del presente trabajo.

## Plan de Market-Garden

En líneas generales Market era el asalto aéreo que permitiría la toma y mantenimiento de puentes vitales para el avance de las fuerzas terrestres (Garden).

**Se estimaba que el 2do. Ejército Británico podría llegar a Arnhem en un plazo de dos a cinco días.** En base a esas estimaciones, Montgomery dio las órdenes para la nueva operación el día 12 de septiembre. Estas órdenes determinaban que el 1er. EAA apoyara el rápido avance del 2do. Ejército Británico desde el canal de Mosa-Escalda hasta el río IJsselmer, una distancia total de 160 km. Al llegar a ese punto el ejército británico giraría al este hacia Alemania, amenazando a toda la zona del Ruhr.

Las tropas aerotransportadas deberían tomar los puentes de los principales ríos y canales de tres ciudades: Eindhoven (20 km de la línea de partida), Nimega (85 km) y Arnhem (100 km). Todas estas ciudades tenían aproximadamente 90.000 habitantes cada una.

El avance británico por tierra sería realizado por el XXX CE. por el centro (TG. B.G.Horrocks), el XII CE. por el flanco izquierdo (TG. N.M.Ritchie) y el VIII CE. por el flanco derecho (TG. sir Richard O'Connor).

El XXX CE. avanzaría por la carretera de doble sentido, con tres carriles por cada lado, en terreno llano pero atravesado por múltiples arroyos, zanjas de drenaje y huertos, que hacían difícil el movimiento de vehículos fuera del entorno de la carretera.

**El plan aéreo o Market fue desarrollado estratégicamente por Brereton** el mismo 12 de septiembre. Para simplificar determinó que todas las tropas paracaidistas posibles fueran transportadas en aviones del EA de los EE.UU. y que todos los planeadores fueran remolcados por aviones de las FAR, en ambos casos independientemente de la nacionalidad de las tropas transportadas.

Se partía de una base de cálculo de un 40% de pérdidas de aeronaves pero de todas formas Brereton quería demostrar que un asalto aéreo diurno a gran escala era posible. De todas formas el lanzamiento nocturno estaba descartado porque no habría luna durante los días previstos de operaciones. Pero tomando en cuenta el alto índice de pérdidas de aeronaves calculado, pensó que lo adecuado sería que los pilotos realizaran solamente un transporte al día. Este aspecto sería vital en el desarrollo de Market, ya que desde el comienzo **se estimaba que serían necesarios 3 días para trasladar a las tropas de asalto**. El cuarto día se usaría para reabastecimientos y los días D+5 y D+6 sería transportada la 52ª División (de Lowland) con destino en la ciudad de Arnhem.

Otro punto vital es que **dispuso que los aviones de la 2da. FAT permanecieran en tierra** mientras el tren aéreo era llevado a cabo, con el fin de evitar confusiones.

Los meteorólogos aliados pronosticaban al menos **dos días de tiempo despejado** a partir del 17 de septiembre.

Brereton también determinó que el I CEA de Browning tomara el mando de las tres Divisiones del 1er.EAA que el XVIII CEA fuera relegado a tareas administrativas.

De esta manera **el planteo táctico fue desarrollado por Browning**. Su plan era que cada División de la primera oleada desembarcara en terreno abierto a unos 10 km. De su objetivo principal y avanzara para conquistarlo. Si todo iba bien al cabo de tres días cada División ocuparía un perímetro de por lo menos 40 km en espera de la llegada de las fuerzas terrestres.

La inteligencia aliada estimaba las tropas alemanas en Arnhem en los restos de una División o sea unos 3.000 hombres con unos cuantos carros de combate. También sabía de la ubicación del CG. del 1er. Ejército Paracaidista cerca de s'Hertogenbosch y del CG. del Grupo de Ejércitos B. Sin embargo suponían que el II CE. Panzer de las SS se había replegado a la zona de Kleve, al este de Nimega, cuando en realidad se había replegado hacia el norte de Arnhem.



Teniente General Frederick A.M. Browning

101ª División Aerotransportada de EE.UU. ("Screaming Eagles"): Bajo el mando del GD. Maxwell Taylor debería lanzarse (de acuerdo al plan de Browning) al norte de Eindhoven para ocupar los puentes sobre el río Aa y el canal de Willem (de 30 metros de ancho) en Veghel, sobre el pequeño río Dommel en San Oedenrode y sobre el canal de Wilhelmina (35 metros de ancho) en Son, y después conquistar Eindhoven al caer la noche. Browning quería que Taylor protegiera la carretera desde Eindhoven a Grave, 65 km en total. Taylor protestó y Dempsey resolvió que la 101ª DA se detuvieran en Veghel y dejara un pasillo de casi 20 km en el despliegue aliado, precisamente entre Veghel y Grave.

Taylor planeó llevar desde el primer día a los tres Regimientos paracaidistas, dejando la artillería de la División, partiendo de la base de que pronto sería apoyado por la artillería del mismo XXX CE.

82ª División Aerotransportada de EE.UU. ("All American"): Bajo el mando del GB. James Gavin tenía la prioridad (definida por Browning) de ocupar las colinas de los Altos de Groesbeek, una zona arbolada de 100 metros de altura (máxima elevación de Holanda) y 12 kilómetros de longitud, ubicadas al este de Nimega. Este planteo de Browning era para evitar la amenaza proveniente de Kleve, supuesta ubicación del II CE Panzer. El resto de los objetivos eran los puentes sobre el río Mosa en Grave (250 metros de ancho) y sobre el canal Mosa-Waal (60 metros). Una vez logrados estos objetivos, la 82ª intentaría atravesar el puente sobre el río Waal (300 metros de ancho) en el centro mismo de la ciudad de Nimega. Desde el primer día Gavin planeaba llevar artillería pues suponía que debería combatir con sus propios medios durante algún tiempo y probablemente contra formaciones blindadas enemigas. Al igual que Taylor, Gavin opinaba que la tarea echada sobre sus hombros era excesiva, pero prefirió no protestar.

1ª División Aerotransportada Británica: Bajo el mando del GD. R.E. Urquhart debería aterrizar en el oeste de Arnhem. Browning marcó como objetivos para esta fuerza el puente de la carrereta sobre el Bajo Rin (100 metros de ancho) en el centro mismo de Arnhem, el puente del ferrocarril y el puente de pontones. (En realidad el 16 de septiembre se descubrió que este puente había sido desmontado). Luego las tropas de Urquhart, a las que se unirían las de la 1ª BRIPAC polaca deberían ocupar el terreno elevado al norte de Arnhem. Para esta misión Urquhart decidió llevar sus tropas de asalto y la mitad de la artillería y cañones contracarro en el primer día de operaciones.

Hubo un planteo de que un pequeño destacamento de tropas paracaidistas o llevadas en planeadores pudiera tomar tierra directamente en el puente de Arnhem por el sur, pero llegó demasiado tarde como para ser tenido en cuenta.

Según el planteo de la Operación Garden, a medida que la División Acorazada de Guardias (DACG) –como punta de lanza del XXX CE. de Horrocks- fuera enlazando con las Divisiones Aerotransportadas, el XXX CE. tomaría a su mando a las mismas. Las tropas aerotransportadas ubicadas más al sur serían absorbidas por el VIII CE. de O'Connor.

En el caso de que los principales puentes de Grave, Nimega o Arnhem estuvieran destruidos, la DACG ocuparía la orilla del río y respaldaría un paso del río en fuerza llevado a cabo por la 43ª División de Wessex. Ambas Divisiones llevaban a tal efecto provisiones para cuatro días y combustible para 400 km. La principal preocupación de Horrocks era romper la defensa alemana entre el puente de Joe y Valkenswaard, defendida por el KG "Walther" con diez batallones débiles y diez cañones contracarro defendiendo la cabeza de puente. Una vez roto el frente alemán Horrocks esperaba avanzar sin problemas.

## 16 y 17 de septiembre – Asalto aéreo

Una hora antes de la medianoche del sábado 16 de septiembre, 200 Lancaster y 23 Mosquitos del Mando de Bombarderos de la FAR arrojaron 200 toneladas de bombas sobre cuatro aeródromos de caza alemana en el norte de Holanda, como parte del plan de Breerton para llevar a las tropas aerotransportadas a salvo a su objetivo. Se estimaba que los alemanes tenían en la zona 112 cañones antiaéreos ligeros y 44 pesados. En las 24 horas siguientes se realizaron 1.395 salidas de bombarderos y 1.240 de cazas como apoyo a "Market-Garden".



Lanzamiento de la 82ª DA cerca de Grave

Al día siguiente 822 B-17 escoltados por 161 P-51 bombardearon 117 posiciones antiaéreas alemanas en la ruta de "Market-Garden". Fueron apoyados además por 54 Lancaster y 5 Mosquitos del Mando de Bombardeiros.

Desde Inglaterra comenzaron a despegar los aviones del tren aéreo. Primero despegaron los lentos remolcadores de planeadores a las 09.30, seguidos a las 10.25 por los señaladores. El vuelo se realizó en dos rutas. La del sur conducía a la 101ª DA y la del norte a las 82ª DA y 1ª DAB. Hacia las 11.35 el último aparato había despegado. Cada una de las dos columnas del tren aéreo se extendía a lo largo de 150 km con un ancho de la formación de otros 5 km. Los aviones de la ruta sur consistían en 424 Dakotas y 70 equipos de planeadores-remolcadores. La 82ª DA era transportada en 482 Dakotas y 50 equipos de planeadores-remolcadores. Marchaba en cabeza la 1ª DAB con la I Brigada Aerotransportada más la artillería y tropas a bordo de 358 equipos de planeadores-remolcadores, seguidas por la I BRIPAC en 145 Dakotas. El total era de 1.051 aviones de transporte y 516 equipos de planeadores-remolcadores, es decir 2.083 aeronaves volando a una altitud media de 500 metros.

Escoltando la ruta del norte estaban 371 Spitfire, Tempest y Mosquitos del Mando de Caza, mientras que la ruta del sur era escoltada por 548 Thunderbolt, Lightning y Mustang de la 8ª Fuerza Aérea. Se calculaba el tiempo promedio de vuelo hasta el objetivo entre 90 y 150 minutos. Para el mediodía nuevamente fueron atacadas desde el aire 117 posiciones antiaéreas alemanas, y luego fueron lanzados los señaladores de la 21ª Compañía Independiente de Paracaidistas al oeste de Arnhem a bordo de 12 Stirlings. Desde 4 Dakotas fueron lanzados al norte de Eindhoven los señaladores de la 101ª DA. Otros dos Dakotas lanzaban cerca del puente de Grave a los de la 82ª DA. Sin embargo el lanzamiento principal de la 82ª DA en los altos de Groesbeek se hicieron sin señaladores para conseguir la sorpresa.

En tanto las columnas aéreas bajaron a 150 metros de altitud para prepararse para los lanzamientos. Esta situación era comprometida para los frágiles Dakotas. Además 75 cazas alemanes se hicieron presentes pero los numerosos cazas de escolta aliados los pusieron en fuga. Durante el vuelo se perdieron 68 aviones y 71 planeadores aliados, incluidos 2 cazas de la FAR y 18 del EA de los EE.UU. Sobre Eindhoven fueron derribados 33 Dakotas siendo el área de defensa antiaérea alemana que sufrió menos daños durante los preparativos de la ofensiva.

A las 13.00 desembarcaban los aviones la I Brigada Aerotransportable en Arnhem, en tanto 6.769 hombres de la 101ª DA lo hacían en Eindhoven, y 6.527 de la 82ª DA hacían lo propio al sur de Nimega. Para las 13.53 la I BRIPAC saltaba al oeste de Arnhem. En total para las 14.08 unos 20.000 combatientes, 511 vehículos, 330 piezas de artillería y 590 toneladas de equipo estaban en tierra.

Brereton estaba satisfecho por las pocas bajas sufridas en los saltos iniciales y la segunda oleada sería lanzada al día siguiente de acuerdo a lo planeado. Para ese momento su papel en la batalla estaría cumplido.

## **17 de septiembre – Primer día de acciones**

A las 14.00, 408 cañones del XXX CE. comenzaron su ataque contra las defensas del puente de Joe luego el Grupo de Guardias Irlandeses comenzaba el avance hacia Eindhoven. El KG "Walter" se vio desbordado por el ataque artillero y las tropas avanzaban con rapidez, a pesar de los temores de Horrocks. Sin embargo, siguiendo el plan al pie de la letra, los Guardias Acorazados del GD. Adair se detuvieron en Valkenswaard a las 19.30 a pesar de sufrir pocas pérdidas hasta ese momento. El XII CE del TG. Ritchie atacaba por el norte de Lommel al KG "Chill", avanzando poco debido al terreno y la falta de apoyo blindado. Montgomery informaba a Londres que al día siguiente estaría en Arnhem.

La 101ª DA consiguió la mayoría de sus objetivos iniciales para las 16.00 horas, salvo por la voladura del puente sobre el canal de Wilhelmina en Son por parte de tropas alemanas. Taylor envió patrullas a Eindhoven pero no intentó tomar la ciudad.

Para ese entonces el Gral. Student había conseguido los planes completos de la operación aliada (de un planeador estrellado), sabiendo por lo tanto a qué atenerse, movilizándolo sus fuerzas con el fin de bloquear los planes aliados.

La 82ª DA pudo ocupar el puente de Grave pero los alemanes volaron dos de los tres puentes sobre el canal Mosa-Waal, lo cual cerró el camino directo por carretera desde Grave a Nimega. Además, tropas del KG "Henke" bloqueaban el puente sobre el río Waal entre ambas ciudades.

Por otro lado, el generalfeldmarschall Model asumía el mando directo del II CE. Panzer de las SS, hasta ahora bajo las órdenes del obergruppenführer Wilhelm Bittrich. Ambos comandantes consideraban como la clave de la operación el puente de la carretera de Nimega y no el de Arnhem. Eso debido a que si los aliados eran detenidos en el río Waal cualquier éxito en Arnhem carecería de importancia. Bittrich pidió volar los puentes a lo que se opuso Model.

Hitler concedió prioridad a la derrota de "Market-Garden" y prometió el apoyo de toda la caza alemana en Europa occidental (300 aviones) para el día siguiente. Además Model recibió a las tropas del Wehrkreis VI que estaban en período de instrucción y las de la zona de Wesel, 3.000 hombres en total. También llegarían refuerzos desde los Países Bajos y las vitales tropas de relevo del II CE. Panzer de las SS comenzarían a llegar en 48 horas.

Model, experto en improvisaciones, tenía sus planes prontos tan solo pasadas tres horas de los primeros saltos aliados. Student atacaría a la 101ª DA; las fuerzas del Wehrkreis VI recuperarían a los Altos de Groesbeek ocupados por la 82ª DA. El KG "Fruntsberg" debería impedir el paso entre Nimega y Arnhem y el KG "Hohenstauffen" mantendría esta última ciudad en poder alemán.

Para las 15.00 la I Brigada Aerotransportable ocupaba el perímetro defensivo alrededor de las zonas de aterrizaje de Arnhem y luego la I BRIPAC comenzó el avance hacia la ciudad por tres rutas simultáneas ("León", "Leopardo" y "Tigre").

El KG "Spindler" fue reforzado con tropas provenientes de Oosterbeek y se interpuso entre la I BRIPAC y el puente de Arnhem hacia la medianoche.

Patrullas del 1er. Escuadrón Aerotransportado de Reconocimiento descubrieron intacto el ferry en Heveadorp, pero al no poder localizar a Urquhart no se emprendió ninguna acción para capturarlo.

El II Batallón al mando del TCol. John Frost (que había seguido la ruta sur o "León") pudo ver a las 18.30 como los alemanes volaban el puente del ferrocarril y además comprobar que el puente de pontones estaba desmontado. Pero el puente de Arnhem estaba sin defensas y una hora más tarde sus hombres tomaban posición en los edificios del lado norte del puente sin oposición alguna, bloqueando el camino a las tropas del KG "Fruntsberg" que se dirigían hacia Nimega.

Inmediatamente Bittrich ocupó el extremo sur del puente con vehículos blindados del X Batallón de Reconocimiento de las SS. Por la noche tropas del 1er. Escuadrón Aerotransportado de Reconocimiento (comandante C.F.H Gough) pertenecientes al III Batallón se unieron a Frost. En total reunían unos 600 hombres, 6 cañones contracarro de 6 libras, algunos morteros y minas contracarro. Además contaban con enlace de radio con el Cuartel General de la 1ª DAB proporcionado por el CG de la I BRIPAC que se les había unido, trayendo además 3 baterías de obuses de 75 mm.

## 18 de septiembre – Fracaso aliado

El 18 de septiembre comenzó con nieblas y luego con fuertes lluvias. Es decir que los dos días de buen tiempo que habían predicho los meteorólogos aliados no se cumplieron. Por lo tanto la segunda oleada aerotransportada de "Market-Garden" fue suspendida. Tampoco pudieron volar los aviones de Bélgica y Francia pero extrañamente la Luftwaffe sí lo pudo hacer. El prometido apoyo aéreo de Hitler pudo levantar vuelo y los alemanes lograron poner en vuelo 190 cazas en la zona de operaciones. Además, recordemos que Brereton acordó que mientras los aviones de las operaciones aerotransportadas estuvieran en vuelo, los de las fuerzas aéreas de Bélgica permanecerían en tierra. Todo esto



El puente de Arhem

derivó en el paradójico hecho de que esta operación fue la única en la que los aliados combatieron con inferioridad numérica en el aire, precisamente una operación que se basaba en el dominio del aire.

Por la mañana el 506º RPAC de la 101ª DA logró tomar los puentes sobre el río Dommel en Eindhoven, y también llegar al puente destruido en Son. A ellos se reunieron en la tarde los blindados de los Guardias Acorazados del XXX CE., quienes comenzaron a montar allí un puente Bailey.

Las posiciones alemanas en Weert y Helmond fueron reforzadas por la 176ª Div. de Inf. y la Div. "Erdmann", con 10.000 reclutas y semiinválidos. Además los alemanes de la 59ª Div. de Inf. volaron el puente que quedaba intacto y ahora toda la velocidad del avance aliado dependía de la velocidad de construcción del puente Bailey en Son.

Gavin con sus tropas ocupó y perdió varias veces en el día el puente de la carretera. Seguían llegando refuerzos a los KG "Frundsberg" y "Reinhold", en Arnhem y Nimega. Los primeros cuatro carros de combate alemanes PzKpfw IV llegaron a Nimega ese mismo día.

Los Altos de Groesbeek fueron atacados por tropas alemanas provenientes del Wehrkreis IV (CE. "Feldt") abriendo claros en las líneas de los estadounidenses.

En Arnhem se disputaban luchas entre el KG "Von Tettau" y la I Brigada Aerotransportada, y otro tanto entre el KG "Spindler" y tropas del III Batallón que trataban de llegar hasta donde se encontraba Frost con sus hombres.

Las distancias de combate se acortaban rápidamente y todo se resumió en confusas luchas callejeras. Frost enfrentaba en el codiciado puente al KG "Knaust", deteniendo el ataque alemán. Para las 9.30 aproximadamente, 22 vehículos alemanes de las SS que regresaban desde Nimega, cargaron desde el sur contra las tropas de Frost, siendo detenidos por la combinación de minas, los cañones contracarro y las granadas. Pero las raciones y municiones de los acosados británicos se acababan rápidamente. La situación empeoraba cuando la I BRIPAC fue frenada por el KG "Splinder" a poca distancia del puente. Además, en los próximos días comenzarían a llegar carros de combate y cañones desde toda Alemania, acudiendo al pedido de Model. Por ejemplo llegaría una brigada antiaérea alemana con 70 cañones de 88, 20 y 37 mm.

Las dificultades de comunicaciones entre los mandos aliados hacían imposible ver en su real magnitud la situación de la operación en su conjunto. Pero era evidente que la 1ª DAB estaba en apuros. Pero no solo había dificultades de comunicaciones sino sobre todo fallos en la cadena de mandos aliados. En definitiva, durante los dos vitales primeros días de acciones, Browning no ejerció el verdaderamente el mando.

Para las 10 de la mañana la segunda oleada fue finalmente lanzada al aire, escoltada por 867 cazas. A causa del mal tiempo 91 de los 904 planeadores no llegaron a sus objetivos. Un total de 2.656 hombres, con 146 jeeps, 109 remolques y dos excavadoras se unieron de esta forma a la 101ª DA. Con el apoyo de carros de combate de la VIII Brigada Acorazada atacaron en Brest, donde capturaron 1.400 prisioneros, pero el pueblo siguió bajo control alemán.

Los disputados Altos de Groesbeek fueron escenario de la llegada de 1.782 hombres y el resto de la artillería de la 82ª DA. Además esta división recibió abastecimientos arrojados por 135 aviones B-24 de la 8ª Fuerza Aérea. Otros 117 aviones del mismo tipo abastecieron a la 101ª DA.

En tanto en Arnhem llegaba la segunda oleada británica: 2.119 hombres que fueron recibidos por fuerte fuego antiaéreo y los 90 cazas alemanes, que pudieron ser mantenidos a raya por la escolta aliada. También la 1ª DA fue abastecida, en esta ocasión por 145 Stirlings, pero como las zonas de abastecimientos estaban en parte en poder de los alemanes, la mayoría de los abastecimientos llegaron a manos de los alemanes quienes además dañaron numerosos aviones. Urquhart, aislado en Arnhem, no podía controlar a sus tropas, y algunos de los jefes de batallones discutían acerca de los objetivos a seguir. Uno de los objetivos iniciales de Arnhem eran los terrenos elevados, pero dada la situación, lo vital era asegurar una cabeza de puente sobre el bajo Rin, para lograr un enlace con el XXX CE. que estaba en camino. Pero el problema era además que Frost seguía sitiado en el puente.

La 101ª DA fue absorbida (de acuerdo al plan original) por el XXX CE. de Horrocks cuando ambas fuerzas se reunieron, mientras que el VIII CE. de O'Connor intentaba un paso en fuerza por el canal Mosa-Escalda en Lille San Hubert como forma de ampliar y al mismo tiempo proteger el flanco del XXX CE.

El fin del segundo día de operaciones encontraba al XXX CE. detenido en Son, y sin haber comenzado una participación efectiva de los CE. VIII y XII que debían ampliar los flancos de la incursión. La 82ª DA luchando por sus objetivos y la 1ª DA en situación de sitio en el norte. Además los británicos carecían de reservas, y los alemanes reunían apresuradamente las suyas.

## 19 de septiembre – Contraataque alemán

Nuevamente un día de niebla matinal, pero con lluvia durante toda la jornada. La tercer oleada de Market fue postergada hasta el mediodía. La 101ª DA recibió sus últimas tropas, pero los refuerzos para la 82ª DA no pudieron despegar. Tampoco pudo despegar la I BRIPAC polaca, aunque alguna parte de la misma lo hizo en solitario.

Por descoordinaciones entre el 1er. EAA y la 2ª FAT, tampoco recibieron apoyo aéreo las tropas que estaban combatiendo, y sin embargo la relativamente más débil Luftwaffe realizó 125 salidas de cazas.

Brereton consideró terminado su trabajo, puesto que la mayoría de las tropas aerotransportadas estaban en territorio enemigo, y confiaba en la victoria.

Un ataque de la I BRIPAC fue rechazado por fuego de artillería, ametralladoras antiaéreas de cañón múltiple de 20 mm y elementos del KG “Splinder”. En tanto la IV BRIPAC intentaba ocupar los terrenos elevados.

Las tropas británicas se iban consumiendo. Algunos batallones tenían solamente un centenar de hombres ilesos. Sin embargo, lograron los ingleses liberar al GD. Urquhart, quien había tenido que refugiarse en la casa de unos civiles.

Inmediatamente comenzó a reorganizar lo que quedaba de sus fuerzas y radió un aviso para la I BRIPAC polaca, advirtiéndole que no se lanzaran en las zonas previstas en los planes originales, pues seguían bajo control alemán.

En Son se terminó la construcción del puente Bailey y los blindados continuaron el avance, llegando a Grave a las 08.20. Los 85 km de recorrido desde el puente de Joe hasta Nimega se completaron en 42 horas.

De acuerdo al plan aliado, la 82ª DA se puso bajo el mando del XXX CE. Solamente tenía Browning el control de la 1ª DAB, pero con dificultades de comunicaciones.

Gavin propuso un asalto cruzando el Waal para tomar el puente de Nimega por los dos extremos, a lo que Horrocks accedió, ordenando el envío de los botes de asalto del XXX CE. desde Hechtel.

Al este de Son elementos de la CVII Bri. Panzer, con carros PzKpfw V Panther, intentó un ataque en tenaza junto a la 59ª Div. Inf., maniobra evitada por un movimiento de la 101ª DA y la VII BRIPAC. Sin embargo la CVII Bri. Panzer atacó más tarde en solitario poniendo en peligro el Cuartel General de la 101ª DA. Afortunadamente esta acosada división recibió por aire 1.341 hombres de refuerzo, junto con la mitad de la artillería esperada.

Luego de 48 horas de combate sin interrupciones, la situación en Arnhem iba palideciendo debido a la falta de suministros, el elevado número de bajas y el agotamiento de quienes quedaban en condiciones de combatir. Los alemanes continuaban recibiendo refuerzos procedentes de diversas unidades.

Los polacos aterrizaron en las zonas previstas, al no haber recibido la advertencia de Urquhart y solamente unos pocos de ellos lograron reunirse con los británicos. Lo peor era que de las 390 toneladas de abastecimientos lanzadas por las FAR, solamente 31 llegaron a manos de la 1ª DAB.

El puente de Arnhem sufrió un ataque de la fuerza aérea alemana y también de artillería y morteros del KG de las SS “Knaust” y “Brinkmann”. A Frost le quedaban solamente 250 hombres ilesos. Carecían de comida, agua, municiones y medios para atender a los heridos. Sin embargo,



Tropas de las SS preparándose para entrar en acción

sus hombres seguían cerrando el paso a las tropas alemanas y rechazaban los ofrecimientos de rendición.

El avance terrestre tenía al XII CE. llegando a Eindhoven y al VIII CE. en Weert.

Por la noche la Luftwaffe atacó Eindhoven con 120 bombarderos Ju 87 y Ju 88, causando por lo menos 1.000 bajas civiles.

Al ver este panorama, Brereton se dirigió a entrevistarse con Taylor al día siguiente, para volver por avión al CGSFEA, desde el cual ya no realizaría esfuerzos por participar de la batalla.

## 20 de septiembre – El estancamiento

Tampoco en este día el clima permitió a los polacos despegar. Solamente despegaron aviones de abastecimientos para la 82ª DA. Urquhart acordó que los polacos aterrizaran en Driel, para establecer una cabeza de puente en la zona del ferry de Heveadorp. Solamente el 13% de los abastecimientos lanzados por los aviones llegaron a las manos correctas.

Ahora los británicos formaban un perímetro en torno a Oosterbeek, siendo atacados por los alemanes en forma constante. Las tropas de ambos bandos comenzaron a mezclarse entre los bosques y casas, quedando la lucha reducida a combates callejeros y de francotiradores, pues ningún bando contaba con refuerzos que dieran vuelta la batalla. En algunos casos, tropas de lados rivales ocupaban distintos pisos de un mismo edificio. En esas condiciones se dio el curioso caso de intercambio de raciones entre alemanes y británicos.

Por acuerdo mutuo, los británicos se replegaron ligeramente a mediodía, para dejar a los alemanes la posesión de los edificios que actuaban como hospitales, para que pudieran atender a los heridos en forma conveniente. Model ordenaba la evacuación de la población civil de la zona, ubicada ahora en pleno campo de batalla.

Al norte de Eindhoven los alemanes atacaban de nuevo en la “Carretera del infierno”. Blindados alemanes fueron detenidos por la acción conjunta de la 101ª DA y blindados británicos.

El XXX CE. seguía con un lento avance, en parte debido a la congestión del tráfico de la carretera, lo cual no evitaba la cólera de Gavin contra Horrocks. La 52ª Div (de Lowland) propuso un desembarco aéreo en la zona próxima a Nimega, pero esta opción fue rechazada por Browning, quien seguía esperando la llegada de los polacos.

Debido al estado precario de la 82ª DA, parte de las fuerzas acorazadas se destinaron a cubrir el puente de Grave, las posiciones en Groesbeek y las inmediaciones de Oss en el oeste.

El asalto a través del río dio comienzo a las 14.40 al llegar los botes, con un ataque de aviones Typhoon y bombardeo de los 100 cañones del XXX CE y de los carros de combate de los Guardias Irlandeses. En varios viajes sucesivos -en botes de 19 pies- y bajo fuego pesado alemán, tropas del 504º RPAC cruzaron el Waal y realizando su ataque hacia la zona del puente. Al mismo tiempo, el 505º RPAC avanzó por el puente de la carretera. En contra de las órdenes de Model el brigadeführer Harmmel ordenó volar los puentes, pero las cargas no funcionaron. Esa misma noche Model ordenaba la voladura del puente de Nimega en caso de necesidad, pero ya era tarde.

El CE. “Feldt” continuó el ataque en los Altos de Groesbeek junto a tropas de refuerzo, amenazando con cortar las líneas de los aliados en la retaguardia de la 82ª DA. Finalmente la situación fue reestablecida por el 508º RPAC junto con el apoyo de los Guardias de Coldstream.

A Frost solamente le quedaba agua para un día más y Urquhart reclamaba con urgencia la llegada de los Guardias Acorazados. Una explosión de granada de mortero hería gravemente a Frost, y fue el comandante Gough quien tomó el mando. A las 18.00 horas, cuatro carros PzKpfw VI Tigre lograron cruzar el puente, pero sin infantería de apoyo. A las 21.00, Gough negoció una



Paracaidistas polacos esperando el momento de subir a los aviones de transporte

tregua para que los alemanes retiraran a 200 heridos de ambos bandos de los sótanos. El mismo Frost fue hecho prisionero de esta forma.

En el sur del teatro de operaciones, los flancos del XXX CE. continuaban con una lentitud notoria. El XII CE. cruzó el canal de Wilhelmina en Best, pero el pueblo continuaba en poder de los alemanes. En tanto el VIII CE. procuró avanzar hacia Helmond, pero con poco éxito.

Model continuaba recibiendo refuerzos y se esperaban dos nuevas divisiones en el plazo de una semana. Puso al KG "Von Tettau" bajo el mando del II CE. Panzer de las SS. Por otro lado, Bittrich ordenó a Harmel retomar el control del puente de Nimega a la mañana siguiente.

Solamente tres Batallones del KG "Fruntsberg" se interponían entre Nimega y Arnhem, dando la sensación de que los aliados podrían haber alcanzado esta última esa misma noche. Pero el ataque de los Guardias Acorazados se había detenido, pues no podía avanzar sin el apoyo de infantería, y por eso Horrocks ordenó que se detuvieran.

Luego de cuatro días de combates, los altos mandos aliados se daban cuenta del fracaso del plan original de "Market-Garden". Eran necesarias otras metas más acordes a la situación creada.

## **21 a 22 de septiembre – Modificaciones en los planes aliados**

Todavía para el jueves (día D+4) continuaba la niebla y la lluvia. Model ordenó al KG "Feldt" mantener sus posiciones, debido a que el puente de Nimega estaba ahora en poder de los aliados. Puso a las tropas desde el sus hasta Elst a las órdenes del II CE. Panzer con órdenes de destruir a los británicos en Arnhem y detener cualquier avance desde Nimega. Por parte del 1er. E. Paracaidista de Student se debería lanzar una ofensiva sobre la "Carretera del Infierno" para el día siguiente.

En el puente del Arhem comenzaron los últimos combates. Los británicos al mando de Gough intentaron romper el cerco por el norte contra las posiciones del KG de las SS "Knaust". No hubo rendición formal ni fin del combate. A medida que los pequeños grupos británicos se iban quedando sin municiones eran destruidos o capturados. Hubo casos de combates con armas blancas y algunos de estos hombres permanecieron en Arnhem otros días, pero combatiendo en forma individual o en pequeños grupos. A las 12.00 los alemanes cruzaban por fin el puente de Arnhem. Los hombres de Frost habían luchado 88 horas seguidas, las últimas sin alimentos ni agua.

Entretanto en la zona de Oosterbeek, Urquhart reorganizó sus fuerzas para enfrentar a los KG "Von Tettau" y "Hohenstauffen". Al mediodía sus fuerzas perdieron el control de los terrenos elevados en la zona del ferry, que a su vez fue destruido por las acciones. Desde estas elevaciones el fuego alemán podía abortar cualquier intento de cruce del río. Sin embargo los alemanes no pudieron destruir a los británicos, pero los presionaban con invitaciones a la rendición.

En Nimega comenzaban a cruzar los Guardias Irlandeses, seguidos por los Guardias de Gales en dirección a Elst, hacia el norte. En esa localidad se vieron bloqueados por el KG "Knaust" que había llegado allí antes cruzando el puente de Arnhem en dirección Norte-Sur. Mientras estas acciones ocurrían, la 43ª Div. (que aún no había recibido todos sus componentes) limpiaba los focos de resistencia en Nimega. Horrocks ordenó a esta división que tomara la punta del asalto británico con dirección a Driel y cruzara el río para enlazar con los sitiados paracaidistas del norte. En tanto la 82ª DA lanzó un ataque contra los Altos de Groesbeek, expulsando a las fuerzas del CE. "Feldt" y manteniendo allí sólidas posiciones defensivas.

Urquhart pudo establecer contacto de radio con el XXX CE. y solicitó apoyo artillero para poder mantenerse en la bolsa de Oosterbeek. Como la distancia entre Nimega y Arnhem es de solo 17 kilómetros, este apoyo fue posible y permitió a los británicos resistir. Por parte alemana, Model ordenó el traslado al aeródromo de Deelen -a bordo de Junkers Ju 52- de tropas especializadas en el combate en calles, y se le prometió la llegada del DVI Batallón de Carros Pesados con 45 formidables PzKpfw VI B King Tigre, procedentes del este de Alemania.

Al fin podían ahora despegar los polacos desde Inglaterra a bordo de 114 Dakotas (41 regresaron por el mal tiempo y 3 aterrizaron en Bruselas). Los esperaban en Arnhem 100 cazas de la Luftwaffe, algunos de los cuales penetraron las defensas de cazas aliadas. A las 17.00 el GD.

Sosabowski aterrizaba en Driel con 750 hombres pero sin equipo pesado, perdido con los planeadores dos días atrás.

Harzer (al mando del KG "Hohenstauffen") organizó rápidamente una fuerza para oponerse a los polacos en su camino al puente de Arnhem. Esta fuerza de 2.500 hombres reunía de forma apresurada a elementos de la Marina, Defensa de Costas, Policía de las SS holandesas e infantería alemana.

De los 115 aviones de abastecimiento que venían detrás de los polacos, 23 fueron derribados y otros 38 dañados por los cazas alemanes y el fuego antiaéreo. Solo 41 de las 300 toneladas de carga llegaron a manos de los británicos. Por la noche los polacos planeaban un cruce del río, pero no pudieron ponerlo en práctica pues los botes de asalto del XXX CE. todavía no habían llegado.

Al norte de Eindhoven la 101ª DA continuaba haciendo retroceder a los alemanes ambos lados de la "Carretera del Infierno". El avance de los CE. XII y VIII se encontraba prácticamente detenido. Debido a ello tanto Dempsey como Montgomery trasladaron sus Cuarteles Generales más cerca de la zona de batalla.

En otro frente de operaciones, las fuerzas de Patton llegaban a Versalles y Bradley solicitaba más apoyo para sus avances, al mismo tiempo que Montgomery pedía la detención del ejército de Patton y la puesta del 1er. Ejército Americano bajo control británico para poder darle prioridad absoluta al avance por el norte. El resultado de estos roces fue la convocatoria de Eisenhower para una reunión de jefes de GE. y E., la primera desde las que precedieron al desembarco en Normandía.

Para el 22 de septiembre ningún vuelo de abastecimiento pudo ser realizado desde Inglaterra. Los KG "Huber" y "Walter" comenzaron el ataque de Student contra la "Carretera del Infierno" consiguiendo cortar el tramo desguarnecido entre Uden y Grave. Este movimiento impidió la llegada de la 50ª Div. Británica que avanzaba para cubrir esta brecha entre las 82ª y 101ª DA. Para contrarrestar esta situación, la 101ª DA coordinó el ataque de 119 aviones lanzacohetes Typhoon de la 83ª Agrupación de las FAR.

No muy lejos de Kleve los cazas de la 9ª Fuerza Aérea dominaban el cielo, mientras que los bombarderos del Mando de Bombarderos se dedicaban a castigar a diversas ciudades alemanas. Pero ambas fuerzas no fueron utilizadas en apoyo de "Market-Garden". Paradójicamente, solo en las ciudades de Arnhem y Nimega la Luftwaffe controlaba los cielos.

Los holandeses del PAN (movimiento de resistencia holandés) advirtieron a Taylor del ataque de tenaza alemán y envió a Uden a 150 hombres, justo antes de que llegaran los blindados alemanes. La localidad de Veghel era acosada por los alemanes pero al estar más cerca de las líneas aliadas, era rápidamente reforzada. Horrocks tuvo que emplear a toda la XXXII Bri. de Guardias para limpiar la "Carretera del Infierno" entre Grave y Uden. Pero a pesar de todo, en un día de vital importancia, los abastecimientos y los necesarios botes de asalto no pudieron pasar de Veghel.

La situación era tan grave que Horrocks ordenó asumir toda clase de riesgos en el próximo intento de enlazar el XXX CE. con la 1ª DAB. Pero en la zona de operaciones, los carros quedaban expuestos y eran blanco fácil para el enemigo. Sin embargo, algunos pocos carros británicos lograban pasar a través de los polacos y llegar a Driel. Luego de cuatro días y dieciocho horas se lograba el vital enlace.

A las 21.00 Sosabowski, por órdenes de Horrocks, intentó cruzar el río, pero solamente disponía de cuatro botes de goma. Solamente 35 de los 50 polacos pudieron llegar a las filas de la 1ª DAB. Nuevos intentos de cruzar el río fueron abortados esa misma noche debido a la falta de botes o vehículos anfibios. Urquhart, acosado por los ataques alemanes, advertía a Horrocks de la urgencia de recibir refuerzos en menos de 24 horas. Y por parte alemana, Bittrich discutía con Harzer y Von Tettau la destrucción de la 1ª DAB para el día siguiente.

En la reunión convocada por Eisenhower, Montgomery, fiel a su costumbre, no asistió personalmente, enviando al GD. Guingand en su representación. Según algunas versiones el propio Mariscal no se tenía confianza para hablar con los generales estadounidenses. Esta reunión comenzó por enmendar los errores del plan de original de "Market-Garden", ejerciendo Eisenhower la autoridad de la que había carecido durante el mes anterior. Insistió en la importancia de un avance coordinado de todos sus ejércitos por el Rin. Le preocupaba además que el 1er. Ejército Canadiense despejara el Escalda y liberara la amenaza sobre Amberes, ya que era evidente que la

guerra no terminaría a corto plazo. Se ordenó a Bardley que detuviera el avance de Patton y al 1er. Ejército que se dirigiera a Aquisgrán, enviando al XIX CE. hacia el norte para apoyar a los británicos. A cambio de este apoyo estadounidense a los británicos, el 2º. E. Británico debería cambiar su eje de avance, con el VIII CE. en cabeza por el nordeste campo a través hacia Venlo y Kleve, en lugar de encabezarlo el XXX CE. en su avance a Arnhem. El 1er. Ejército de los EE.UU. continuaba al mando de Bradley, pero Montgomery podía comunicarse directamente con él.

Con estos cambios de planes, la cabeza de puente de Arnhem (objetivo primario de Market-Garden) pasaba a plano secundario. Solamente se avanzaría hacia esa ciudad para rescatar a la 1ª DAB. Montgomery aún creía que el TG. O'Connor lograría, de acuerdo a estos nuevos planes, volcar la batalla a favor suyo.

La 101ª DA fue puesta al mando del VIII CE y la 43ª Div relevada en su misión en Nimega por la 50ª Div reforzada. Ahora el papel del VIII CE. se desarrollaba en dos frentes. Por un lado la 101ª DA y la 50ª Div. resistiendo los ataques alemanes y por otro la 3ª Div. y la 11ª DAC. tenían que avanzar al nordeste, al Rin, manteniendo el mismo ritmo de avance que el XIX CE. de los EE.UU. El XXX CE. de Horrocks permaneció en la zona del norte de Grave.

Luego de otras reuniones entre Montgomery y Dempsey, se comunicó por radio al I CEA que tenía permiso -si era necesario- para retirar a la 1ª DAB. Esto ocurrió más de 24 horas después de que se mismo pedido fuera realizado por Urquhart.

## Final de las operaciones en Arnhem 23 a 26 de septiembre

El sábado 23 de setiembre (Día D+6) fue el primer día de buen tiempo desde el comienzo de "Market-Garden". Al fin la 2ª FAT pudo operar sobre Oosterbeek. Con este apoyo la 1ª DAB resistió nuevamente a los ataques de los alemanes. Model, enfurecido, daba a Bittrich 24 horas de plazo para liquidar a los británicos. Reordenó el Grupo de Ejércitos B., poniendo bajo el mando del 15º E. a todas las tropas al oeste del saliente de "Market-Garden", y bajo el mando del 1er. Ejército Paracaidista a las tropas del este del saliente. De esta forma liberaba de la responsabilidad directa en el combate a las Fuerzas Armadas de los Países Bajos y el Wehrkreis VI. Visto el éxito alemán en detener el avance aliado, esperaba ahora con ataques desde ambos flancos destruir al I CEA y el XXX CE al norte de Nimega.

A pesar de los ataques alemanes en Veghel los británicos lograron reabrir la "Carretera del Infierno".

Para las 13.00 despegaba de Inglaterra la aplazada última oleada de abastecimientos, lo que fue el puente aéreo más grande de toda la operación. Un total de 654 aviones de transporte de tropas y 490 planeadores, escoltados por cazas de la 8ª Fuerza Aérea, pudo recorrer a ruta norte sin problemas. La 82ª DA recibió 3.385 soldados, que debían haber llegado cuatro días antes. La 101ª DA. recibió el resto de su artillería. El I Bón. de la I BRIPAC polaca, que había regresado el jueves, se lanzó ahora en las afueras de Grave, dirigiéndose luego hacia el norte para reunirse con su Brigada. En Driel, Sosabowski recibió abastecimientos y equipos.

Tampoco pudo avanzar una vez más el XXX CE., detenido por el KG "Fruntsberg". Por la noche, llegados los equipos para cruzar el río, Sosabowski envió 200 hombres para reunirse con la 1ª DAB.

El sábado 24 el tiempo continuó siendo apto para operaciones aéreas. Los hombres de Urquhart mantenían sus posiciones con algo de apoyo aéreo, con el apoyo de la artillería del XXX CE. desde el otro lado del río y la pericia de sus agotados hombres. Para las 15.00 entró en vigor una nueva tregua para atender a los heridos, que permitió el traslado de 700 heridos a los



Pilotos de planeadores y paracaidistas británicos patrullando en Oosterbeek

alemanes, seguidos de otros 500 al día siguiente. Solamente quedaban 1.800 hombres en la bolsa de Oosterbeek.

Ambos bandos llevaban combatiendo más de una semana, casi sin dormir. El agotamiento era tal que una unidad de refresco podía inclinar la balanza en forma definitiva. Fue en ese momento que los esperados King Tiger del DVI Btón. de Carros Pesados llegaron. De ellos, 30 fueron enviados en apoyo del KG "Fruntsberg" en la zona de Elst, y los 15 restantes a la zona de la Bolsa de Oosterbeek. El XXX CE. que poco había avanzado tenía ahora un problema adicional con la llegada de estos blindados.

Horrocks, Thomas (de la 43ª Div.) y Sosabowski observaban el campo de batalla desde una iglesia en Driel. Thomas creyó que Horrocks había ordenado el repliegue de la 1ª DAB y empezó a planear un paso del río para socorrer a Urquhart. Horrocks negó más tarde haber dado esa orden. En realidad no se sabe bien quien dio la orden de retirada, pero lo cierto es que Montgomery comunicaba esa novedad a Londres junto con el esfuerzo que realizaría el VIII CE. esa misma noche. Al saber de estas noticias el 1er. EAA trató de conseguir que los cazas de la 8ª Fuerza Aérea lanzaran depósitos verticales llenos de abastecimientos a la 1ª DAB y Browning (volviendo a tomar parte en el asunto) pedía el envío de la 52ª Div., lo cual fue rechazado por Dempsey y Montgomery.

Hitler negaba el pedido de von Rundstedt de replegar a las fuerzas alemanas al Mosa, y por el contrario ordenaba un nuevo ataque contra Nimega, lo cual fue aprovechado por Model para pedir más refuerzos. La 363ª Div. Volkengrenadier no llegaría, sin embargo, hasta concluida la batalla.

La 101ª DA fue atacada ahora por el KG "Chill", siendo rechazados pero los alemanes cortaron nuevamente la "Carretera del Infierno" al sur de Veghel, con el apoyo de una compañía de Jagdpanthers. Ante la conquista de Deurne por parte de la 11ª DAC, el KG "Walter" se vio obligado a retirarse. A pesar de que el VIII CE. tenía ahora abierto el camino para su avance, Dempsey ordenó a O'Connor que se detuviera, debido a la amenaza de tener de nuevo la "Carretera del Infierno" cerrada al suministro de abastecimientos para el XXX CE.

Debido a que solo había vehículos anfibios DUKW y botes para dos Compañías (350 hombres), solamente 315 hombres de la 43ª Div. lograron cruzar el Rin en la noche del 25, para acudir en ayuda de la 1ª DAB. Pero fueron abatidos por el fuego alemán y el KG "Von Tettau" capturó 140 prisioneros. Urquhart comunicaba por radio a Thomas que la evacuación de sus fuerzas (operación "Berlín") debería realizarse esa misma noche. Además esa misma tarde sus fuerzas fueron atacadas por el KG "Von Allworden" con los carros King Tigre del DVI Bón. Solamente el apoyo de la artillería y de la 2ª FAT permitió a las fuerzas de la 1ª DAB mantenerse en posición.

En la mañana se reunieron Horrocks y Browning para ver la forma de implementar la operación "Berlín". Al haber tantos alemanes concentrados en Oosterbeek, la zona al oeste de Arnhem se encontraban casi sin defensas y Horrocks consideró la posibilidad de realizar otro paso de río. En lugar de eso la 43ª Div. organizó esa noche un paso de río simulado en Renkum, 6 km al oeste de Oosterbeek, como forma de proteger la retirada.

Durante el día los británicos alcanzaron Hoevering, logrando que los alemanes se retiraran para la medianoche. Al día siguiente, la 101ª DA levantó las minas que los alemanes colocaron en su retirada y la "Carretera del Infierno" quedó finalmente abierta.

El VIII CE. avanzaba con dificultades y logró enlazar con el XXX CE. en Boxmeer, pero con solamente dos divisiones atacando hacia el nordeste, O'Connor ocupaba un frente excesivamente amplio. Por ejemplo la 3ª Div. ocupaba un frente de 35 km, y si las acciones seguían de esa forma, al día siguiente ocuparía un frente de 51 km. Esto fue evitado por la llegada de la 7ª DAC de los EE.UU. que se alineó a su costado.

A las 21.00 comenzó la operación "Berlín" en el bajo Rin con un bombardeo de artillería continuado de once horas de duración. Minutos más tarde en 37 botes de asalto (cada uno con capacidad para 14 hombres), cuatro Compañías cruzaron el río. Dejando a los heridos con algunos voluntarios, la 1ª DAB comenzó su retirada por un pasillo de solamente 700 metros de ancho, bajo una lluvia torrencial. Los alemanes continuaron con su fuego de morteros y capturaron 170 prisioneros pero no intentaron la persecución de las tropas en retirada. Los británicos hicieron estallar los depósitos de municiones, e inutilizaron los cañones, terminando de esta forma la

retirada. Los supervivientes de la 1ª DAB recorrieron el tramo desde Driel hasta Nimega, en tanto que los alemanes capturaban a los heridos que no pudieron ser evacuados.

Oficialmente, el martes 26 de septiembre, a las 05.50 terminaba la operación "Berlín" y con ella "Market-Garden".

Urquhart se reunió en esa madrugada con Browning y a la mañana del día siguiente marchó hacia Eindhoven para informar de la batalla a Dempsey y Montgomery.

En el pasillo de "Market-Garden" se atrincheraba el XXI GE. El frente que defendía antes de la operación era de 250 km, y ahora tenía la responsabilidad de velar por otros 200 km de perímetro de terrenos adicionales, ganados con muchos sacrificios. La batalla por defender este saliente continuaría, pero "Market-Garden" ya no.

## Datos finales de la operación

Durante "Market-Garden" el I EAA envió a sus lugares de destino a 4.852 aeronaves de transporte de tropas (1.293 con paracaidistas, 2.227 planeadores y 1.282 de abastecimiento). Se perdieron 164 aviones y 132 planeadores. El IX Mando de Transporte del EA de los EE.UU. sufrió 454 bajas y 294 las Agrupaciones 38ª y 46ª de las FAR. Unos 39.620 hombres (21.074 en paracaídas y 18.546 en planeadores) y 4.595 toneladas de abastecimientos alcanzaron sus objetivos por vía aérea. Sin embargo a la 1ª DAB solamente le llegó el 7.4% de los abastecimientos pactados.

En apoyo de esta operación se realizaron 6.172 salidas posteriores, más de la mitad por parte de la 8ª Fuerza Aérea que perdió 125 aviones. La 2ª FAT solamente realizó 534 salidas y la 9ª Fuerza Aérea 209. Browning se quejó de que la 2ª FAT le había negado 46 de las 95 solicitudes de apoyo aéreo. En la mayoría de los casos se adujo dificultad en la identificación de los blancos. Las fuerzas aéreas aliadas reivindicaron el derribo de 160 aviones alemanes.

Al propio Arnhem llegaron por el aire 10.300 hombres. Durante la operación "Berlín" escaparon 2.587 y otros 240 lo hicieron más tarde con la ayuda del PAN. En la Bolsa de Oosterbeek quedaron 1.600 heridos junto con 204 oficiales de Sanidad y capellanes que se quedaron voluntariamente para atenderles. Los alemanes reivindicaron la toma de 6.450 prisioneros en total, deduciéndose la cifra de muertos de la 1ª DAB en unos 1.300. Las bajas fueron graves también entre los oficiales. Tres de los nueve jefes de Bón. de la 1ª DAB resultaron muertos, otros cuatro fueron heridos y hechos prisioneros, junto con dos, de los tres jefes de Brigada.

Los polacos sufrieron 378 bajas y las dos Divisiones de los EE.UU. perdieron 3.664 en total. La 82ª DA tuvo 1.432 bajas, la 101ª DA 2.110 y 122 pilotos de planeadores completan la lista de bajas.

Según sus propios cálculos el 1 CEA tuvo 6.858 bajas. El 2º E. británico tuvo cerca de 5.354 bajas y las del XXX CE. alcanzaron los 1.480. El total de bajas aliadas se sitúa entonces en aproximadamente 16.805 hombres. Los cálculos de bajas por parte alemana no se pueden realizar con exactitud, pero Model los estimaba en 3.300, y otros cálculos hablan de 2.000 muertos y 6.000 heridos.

## Consecuencias de la batalla

El saliente ocupado por el 2º E. Británico amenazaba con aislar a la mayor parte de las tropas alemanas en el oeste de Holanda. Por ello la 712ª Div. de Ocupación del LXXXVIII CE. intentó escapar por Grave pero fue rechazada. El 28 de septiembre dos ataques aéreos de más de 40 aparatos de la Luftwaffe (entre ellos cazabombarderos a reacción Me-262) dañaron los puentes de Nimega. Esa misma noche un ataque suicida de doce hombres-rana alemanes tuvo como resultado que ambos quedaran cerrados al tráfico por 24 horas.

Para el 1 de octubre Model comenzó un ataque por ambos flancos al XXX CE., mediante el II CE. Panzer de las SS por el norte, y el II CE. Paracaidista por el este. La ofensiva aliada por la "isla" fue desbaratada luego de cinco días y para el 7 de octubre el II CE. Panzer había detenido su ataque. Ese mismo día, bombarderos del EA de los EE.UU. y de las FAR cerraron al tráfico el

puente de Arnhem. Finalmente el puente fue volado por los propios alemanes el 4 de febrero de 1945.

Los supervivientes de la 1ª DAB llegaron a Inglaterra una semana después de la evacuación, siendo recibidos como héroes. Luego se les unió la I BRIPAC polaca. Sin embargo las dos Divisiones de los EE.UU. no pudieron ser retiradas del frente, debido a la amenaza alemana en la zona. Precisamente fue la 101ª DA quien tuvo que rechazar el ataque realizado por la 363ª Div. Volkengrenadier, a principios de octubre. A pesar de las protestas de Breton, Montgomery logró que Eisenhower le permitiera disponer de la 82ª DA hasta el 13 de noviembre y de la 101ª hasta el 27 del mismo mes. Las dos Divisiones sufrieron más bajas en ese período que durante la misma operación "Market-Garden".

Coincidiendo con el final de "Market-Garden" comenzó la batalla de Amberes para limpiar el estuario del Escalda, que finalizó el 28 de noviembre cuando oficialmente se abrió Amberes al tráfico de buques de carga. Estas operaciones costaron 30.000 bajas al XXI GE. En respuesta a la huelga de transportes que los holandeses realizaron para coincidir con "Market-Garden" (convocada por el Gobierno en el exilio en Londres), los alemanes paralizaron los transportes civiles del país, muriendo en ese "invierno de hambre" 18.000 civiles holandeses. Algunos británicos consiguieron escapar del cautiverio de los alemanes con ayuda de los hombres del PAN.

Al haber fracasado "Market-Garden" no quedaba más alternativa que luchar por limpiar el estuario, condenando de esta forma a las tropas alemanas y británicas a combatir en el invierno en tierras llanas e inundadas. Pero al llegar la primavera la atención de los aliados se volcó hacia el cruce del Rin y la limpieza del resto de Holanda debió esperar. Arnhem recién fue liberada el 14 de abril de 1945 por el 1er. E. Canadiense.

Finalizada en fracaso la mayor operación aerotransportada de la historia, los mandos aliados se cruzaban acusaciones, culpando a uno y otro componente de cada arma de los errores cometidos. La mayoría de las acusaciones iban dirigidas al lento progreso de las tropas terrestres (opinión compartida incluso por los alemanes) y a la falta de apoyo aéreo recibido. Varios de los mandos aliados fueron removidos o enviados a otros sectores del frente de guerra.

El saliente producido en el frente por la operación obligó a un nuevo despliegue de los ejércitos aliados para cubrirlo. Como consecuencia, un solo CE. quedó protegiendo un frente excesivamente extenso en el bosque de las Ardenas. Fue allí donde los alemanes lanzaron su última gran contraofensiva de la guerra. En definitiva, la batalla del Bulge o de las Ardenas, fue la herencia dejada por "Market-Garden".

La siguiente operación aerotransportada aliada de importancia, última de la Segunda Guerra Mundial, trató de corregir los errores de "Market-Garden". El 24 de marzo de 1945, durante la operación "Varsity", 1.696 aviones y remolcadores desembarcaron, al este del Rin, a 21.680 hombres del XVII CE. de los EE.UU. al mando del TG. Ridway, como parte de una operación de paso de río efectuada por el XII CE. británico en las proximidades de Wesel. Todas las tropas aerotransportadas fueron lanzadas en dos horas a 8 km escasos del XII CE. estableciendo contacto el mismo día. "Market-Garden" fue entonces el único intento aliado de toda la guerra de emplear tropas aerotransportadas a gran escala para efectuar una penetración en profundidad en Europa.

## Análisis de la Operación “Market”

### Análisis del desempeño de las tropas aerotransportadas

- Considerando las múltiples dificultades que debieron enfrentar, en general las tropas aerotransportadas tuvieron un desempeño notable, en algunos casos cercano al heroísmo. Combatieron durante la mayor parte de la batalla con escasez de armamento pesado, municiones, raciones e incluso con solamente parte del personal asignado a las diferentes misiones.
- La 101ª DA logró la mayoría de sus objetivos en el primer día de acciones, salvo la captura del puente en Son, pero tuvo el error más grave en no aplicar sus fuerzas a la captura de Eindhoven en la primera noche de acciones de acuerdo a los planes previstos.
- Por parte de la 82ª DA tuvo éxito en capturar el puente de Grave, pero al no poder tomar el puente de Nimega, éste se convirtió en otras de las razones del éxito de la defensa alemana.
- Es de destacar en todo momento la formidable actuación del II Batallón de la I BRIPAC británica, primero al mando del TCol. John Frost y luego al mando del comandante C.F.H. Gough. Su acción en el puente de Arnhem impidiendo el uso del mismo a los alemanes evitó la llegada de refuerzos hacia Nimega. Ejemplo de la muy digna actuación de este Batallón es que formalmente no se rindió, sino que sus hombres continuaron combatiendo en pequeños grupos hasta quedarse sin municiones o ser destruidos.

## Análisis de las causas del fracaso de “Market”

### Errores estratégicos:

### Organización de “Market-Garden” a nivel estratégico

- Si bien “Market-Garden” surgió como la solución para que los aliados continuaran avanzando rápidamente, forzando a los alemanes a la derrota ese mismo año, careció por varias razones de la preparación y el mando unificado que tuvo “Overlord”. Una de las razones evidentes es que para “Overlord” los preparativos llevaron años. Se crearon comités especiales, se desarrollaron elementos de apoyo (puertos artificiales, oleoductos, etc.) y las tropas tuvieron amplio entrenamiento adecuado. Sin embargo, desde el surgimiento de la idea de “Market-Garden” a su ejecución, el tiempo transcurrido fue solamente de un mes. Además, el mismo planteo de Montgomery tenía fuerte rechazo de parte de los altos mandos de los EE.UU., porque comenzaban a entrar en juego los intereses personales de cada uno de los países aliados y de sus mandos. Es decir que la idea de un éxito logrado gracias a los británicos no era del todo bien recibida por los estadounidenses, quienes creían que si el apoyo logístico era destinado a sus ejércitos podrían lograr la misma victoria que se buscaba con “Market-Garden”. Complicaba más la situación, el deseo personal de Brereton y Bowning de dar un uso a sus tropas aerotransportadas que justificara su existencia (Más teniendo en cuenta las operaciones planeadas y canceladas ante el rápido avance terrestre luego de la ruptura en Falaise). Por estas y otras razones, “Market-Garden” **careció de un mando estratégico unido y coherente** en cuanto a los objetivos a lograr y la forma de alcanzarlos.
- Otro elemento a destacar es que el CG. de las Fuerzas Aerotransportadas Combinadas (posteriormente llamado 1er. EAA) al mando del TG. Brereton fue creado recién el 2 de agosto, lo que remarca en cierta forma la improvisación reinante en “Market-Garden”. Tenemos que recordar además que el 1 de septiembre Eisenhower asumió el mando de las operaciones terrestres, sustituyendo en ese sentido a Montgomery, justo un par de semanas antes de la operación aerotransportada. Dado que el CG. del XVIII CE. aerotransportado (del GD. Ridgway) estaba en pleno funcionamiento en septiembre (no así el del I CEAB de Browning) tal vez **se debió de considerar la posibilidad de que el mando directo de “Market” cayera en manos de Ridgway**, pero el hecho de que

Browning fuera además el segundo jefe de Brereton (quien tampoco tuvo el control directo de la batalla) y de que "Market-Garden" fuera una propuesta británica decidió el tema. Destacamos en este punto que fue Brereton quien dispuso finalmente que el CG. del I CEA de Browning tomara el control de las tres Divs. Del 1er. EAA, y que el CG. del XVIII CEA de Ridgway tuviera un papel netamente administrativo. Además, durante los dos primeros días de acciones, por varios motivos, Browning no ejerció verdaderamente el mando.

- Según los planes originales la responsabilidad de Brereton finalizaba cuando las tropas hubieran sido lanzadas en sus zonas correspondientes, lo cual dejaba un vacío en la necesaria coordinación entre la batalla terrestre y su desarrollo con el plan aéreo para sustentarla.
- También se destaca el fallo de Browning de no tener oficiales de enlace de las FAR y el EA de los EE.UU. con sus tropas.

### Realización de los desembarcos aéreos a lo largo de más de un día.

- Quizás sea esta una de las principales razones del fracaso de la operación. Basándose en pérdidas de aeronaves del orden del 40%, **fue Brereton quien dispuso que los transportes aéreos realizaran un solo vuelo por día**, resultando de ello la planificación general basada en el lanzamiento a lo largo de cuatro días. Si en realidad se calculaba bajas del orden del 40% entonces resulta claro que para el tercer día, ya no quedarían suficientes transportes como para continuar el asalto aéreo. ¿Porqué se optó por este sistema entonces? ¿No hubiera sido preferible realizar dos vuelos cada día y reducir entonces a la mitad los días necesarios, ya que con demorar los lanzamientos no se solucionaba el tema del riesgo de las bajas? Es más, al lanzar las tropas a lo largo de varios días el escaso factor sorpresa quedaría totalmente anulado, dificultando aún más la disminución de pérdidas de aeronaves de transporte.
- **Nota:** como dato aclaratorio aportamos lo siguiente: la primer oleada de asalto compuesta por 1.051 aviones de transporte y 516 equipos planeador/remolcador (2.083 aeronaves en total) sufrió solamente la pérdida de 48 aviones y 71 planeadores durante el vuelo, es decir pérdidas del orden del 6% solamente. ¿No pudo o debió en ese momento considerar Brereton de **enviar ese mismo día la segunda oleada**? El argumento de la considerable cantidad de bajas quedaba descartado por la realidad de las acciones, y si se hubieran alistado las tropas para subir a los aviones de transporte cuando éstos regresaran de la primera misión aún había tiempo ese mismo día para el segundo lanzamiento. Más aún, en el supuesto caso de que por motivos de organización no se pudiera llegar a tiempo para el segundo lanzamiento el 17 de septiembre, indudablemente se podrían haber realizado dos lanzamientos completos el 18.
- Por ejemplo el fallo de la 82ª DA en tomar el puente de Nimega en el segundo día, (que sería una de las razones de la derrota) podría haber tenido otro resultado en caso de que en el día anterior hubiera contado con sus tropas en pleno, llevadas en dos oleadas de transporte. (Precisamente en esta segunda oleada que llegó el 18 de septiembre venían 1.782 hombres y el resto de la Artillería de la División). Más teniendo en cuenta que ya en esa fecha el bloqueo del puente de Arnhem en el norte por parte de las fuerzas de Frost impedían el arribo de refuerzos alemanes, lo que hubiera puesto más elementos a favor de la 82ª DA.
- Otro punto débil fue la tardía participación de la I BRIPAC polaca que no pudo despegar al completo hasta el jueves 21. En parte se debió al mal tiempo, y en parte a la decisión original de realizar los desembarcos a lo largo de varios días.

### Desembarcos aéreos demasiado lejos de los puentes a tomar.

- **La disposición original de Brereton era el lanzamiento de las tropas a unos 10 km de los puentes a tomar.** Esta ha sido también una de las causas del fracaso más discutidas. Incluso para parte del mando alemán (por ejemplo la Luftwaffe) el lanzamiento fue demasiado lejos de los objetivos. Se supone que uno de los elementos que tomó Brereton para esta decisión es el poder las defensas antiaéreas alemanas en la zona. Pero si se

hubiera dado un apoyo aéreo total a “Market-Garden” se podrían haber neutralizado estas defensas antes de los lanzamientos, y realizar éstos más cerca de sus objetivos o incluso sobre los mismos si se consideraba conveniente. (En algunos casos esa orden fue impartida con el fin de anular las defensas antiaéreas)

- También pesa a la hora de evaluar el resultado de las acciones, el no haber hecho un desembarco aéreo con un pequeño destacamento, en el sur del puente de Arnhem, directamente el primer día de asaltos aéreos.

### Falta de dominio aéreo sobre la zona de operaciones.

- Siendo la operación del tipo aerotransportado, **el dominio aéreo sobre el teatro de operaciones debió ser prioridad absoluta, y su logro asegurado y mantenido** a cualquier precio. Montar una operación aerotransportada masiva sin el aseguramiento del dominio aéreo en toda la zona de operaciones no es conveniente desde ningún punto de vista.
- **Brereton dispuso que la 2ª FAT permaneciera en tierra mientras los transportes estuvieran en el aire.** Pero teniendo en cuenta que los lanzamientos de tropas llevarían al menos cuatro días, esta medida es muy discutible. ¿No podrían mientras tanto los aviones de la 2ª FAT realizar operaciones de apoyo fuera de las zonas de desembarco?
- Es de destacar que no muy lejos de la zona de operaciones de “Market-Garden”, los cazas de la 9ª Fuerza Aérea dominaban los cielos, mientras que los aviones de la 8ª Fuerza Aérea y el Mando de Bombarderos hacían incursiones aéreas contra ciudades alemanas que no estaban directamente vinculadas a “Market-Garden”. Sin embargo en Nimega y Arnhem era la Luftwaffe, quien con muy pocos recursos todavía tenía el dominio aéreo local.
- Ya que “Market-Garden” era vital para terminar la guerra ese mismo año, debió recibir máximo apoyo aéreo (similar a lo ocurrido con “Overlord”), por ejemplo a través del uso de las diferentes fuerzas aéreas en el apoyo directo a la misma. Es probable que la intervención directa de estas fuerzas hubiera neutralizado en parte el arribo constante de refuerzos alemanes.

### Predicciones meteorológicas.

- Si los meteorólogos aliados pronosticaron al menos dos días de buen tiempo a partir del día 17 de septiembre, entonces **desde el comienzo mismo de la operación se suponía que los planeados lanzamientos en cuatro días podrían verse afectados.** Esta es una razón más por la cual **Brereton debió autorizar dos vuelos diarios de los transportes,** para asegurar la llegada de todas las tropas antes de que el tiempo empeorara.
- Otro punto a tener en cuenta es que el segundo día de las operaciones ya el tiempo no era bueno, contraviniendo las predicciones meteorológicas. Lamentablemente el autor del presente trabajo no tiene un detalle total de las predicciones de los meteorólogos aliados para los siguientes días, pues estos datos podrían influir incluso en la decisión general de realizar la operación en su conjunto, ya que con mal tiempo el dominio aéreo no podría ser logrado sin importar la cantidad de aviones de que se dispusiera.

### Error del mando aliado en la ubicación de las fuerzas alemanas.

- Si bien la información aliada acerca de las fuerzas alemanas a enfrentar era bastante precisa, **se equivocaron con respecto a la ubicación del II CE. Panzer de las SS.** Precisamente este CE. sería de importancia fundamental en el desarrollo de las acciones. Lo creían retirado a la zona de Kleve, pero en realidad estaba al norte de Arnhem y pudo caer desde esa dirección sobre las tropas de la 1ª DAB. Este error en la ubicación del II CE. Panzer llevó a Browning a determinar para la 82ª DA como prioridad los Altos de Groesbeek en lugar de la toma de los puentes de Nimega.

## Error al dejar un pasillo de “Market” sin cubrir.

- Este pasillo dejado sin cubrir entre Veghel y Grave fue consecuencia de la exigencia puesta por Browning a la 101ª DA de que cubriera una zona demasiado extensa (65 km) entre Eindhoven y Grave. Las protestas razonables de Taylor fueron tenidas en cuenta y se limitó el sector de la 101ª DA hasta Veghel, dejando un pasillo de 20 km sin cubrir. Si bien resulta acertado este cambio en los objetivos de la 101ª DA, **no se debió dejar ese pasillo sin cubrir**. Fue precisamente en esa zona donde los alemanes cortaron reiteradamente el paso en la “Carretera del Infierno” al XXX CE., lo que en definitiva fue uno de los factores de la derrota aliada. Si el objetivo de “Market” era tomar los puentes y las carreteras para el rápido avance de “Garden”, partir de la base de dejar una parte de la misma sin cubrir resulta inverosímil. Más teniendo en cuenta que al realizarse los lanzamientos aéreos a lo largo de varios días, ni siquiera la 101ª DA al completo estaría cubriendo su parte de la zona. Se pudo haber previsto por ejemplo lanzar a la 52ª Div (de Lowland) en la zona de Uden para cerrar la brecha entre Veghel y Grave o lo que es lo mismo, entre la 101ª DA y la 82ª DA. **Este error es atribuible a Browning**, quien tenía bajo su mando la planificación directa de las operaciones, y pudo haberse estudiado ante los planos, antes de comenzadas las acciones.

## Errores tácticos:

### Falta de improvisación ante la marcha de la operación

- Es sabido que la forma de operar de los alemanes dejaba por lo general en manos de quienes tenían el mando directo de las tropas, la forma de cumplir con las misiones asignadas. De esta forma, el comandante local podía instrumentar la mejor forma de cumplir con sus objetivos de acuerdo a los recursos con que contaba, las fuerzas del enemigo, y las diferentes situaciones tácticas planteadas. **Esa flexibilidad nunca existió del lado aliado y mucho menos del lado británico**. Por ejemplo, durante los días en los que la presencia de los botes de asalto en la zona de Nimega resultaban vitales, se podría haber intentado lograr la supremacía aérea local en las escasas horas de buen tiempo, y transportar en algunos planeadores los botes necesarios. De esta manera se hubiera evitado el retraso provocado en la “Carretera del infierno”. Algunos de los botes de asalto eran de solamente 19 pies y podrían haber sido llevados en los planeadores aliados sin mayores dificultades o incluso ver la forma de poder lanzarlos en paracaídas. ¿Era viable? No se debe olvidar de que por ejemplo Sosabowski disponía de solamente cuatro botes de asalto en el momento de intentar el cruce del río. ¿Se intentó alguna otra solución para la inmediata llegada de los vitales botes? No lo sabemos.
- Otro ejemplo de la falta de improvisación fue que al saberse la noticia de que las tropas de la 1ª DAB serían retiradas, el 1er. EAA buscó la forma de que los cazas de la 8ª Fuerza Aérea lanzaran depósitos verticales llenos de abastecimientos. ¿Porqué no se exploraron alternativas como éstas antes de que la batalla estuviera perdida?
- Uno aún más grave fue el del GD. Adair que comandaba los Guardias Acorazados que ante un rápido avance en el primer día de ofensiva terrestre, se detuvo en Valkenswaard, de acuerdo a las órdenes que tenía. Solamente seis kilómetros lo separaban de Eindhoven y de **enlazar en el primer día de acciones con las tropas de la 101ª DA**. Pero este error es atribuible también a Horrocks como comandante del XXX CE.
- El mismo error fue cometido por Taylor al mando de la 101ª DA, ya que con un poco más de resolución sus tropas podrían haber entrado en Eindhoven el mismo 17 de septiembre. (No debemos olvidar que entre los objetivos de la 101ª DA estaba capturar Eindhoven a la caída de la noche el 17).
- Otro tanto ocurrió con las fuerzas de Gough, que descubrieron la existencia de un ferry en Heveadorp pero no emprendieron ninguna acción para capturarlo, hecho acontecido también en la primer jornada de operaciones.

- ¿Porqué no se utilizó a la 52ª Div. (de Lowland) como último recurso para destrabar la situación? Incluso hubo un ofrecimiento de esta misma División el día 20 de septiembre de realizar un desembarco aéreo en una pista de aterrizaje cerca de Nimega para el día 21, pero tal propuesta fue rechazada por Browning. Sin embargo, el mismo Browning pedía el día 24 el envío de esta División en apoyo de la 1ª DAB, petición rechazada por Montgomery, probablemente con razón, debido a que la orden de retirar a la 1ª DAB ya estaba dada y además la batalla estaba claramente perdida.

### **Lentitud en el avance terrestre de la operación “Garden”**

- Uno de los factores más importantes en el fracaso fue la lentitud del avance de los CE. británicos, lo que obligó a las tropas aerotransportadas a combatir por sus propios medios más allá del tiempo previsto originalmente. No se debe olvidar que los planes originales suponían la llegada del XXX CE. a la zona de Arnhem en un plazo de entre dos y cinco días.

### **Fallo en los abastecimientos aéreos.**

- En parte debido a que no se pudo lograr el dominio aéreo sobre la zona de operaciones (lo que obligaba a la 2ª FAT a permanecer en tierra mientras aviones del tren aéreo estuvieran en vuelo), en parte por el fallo en la eliminación de las defensas antiaéreas alemanas, y en parte por las condiciones atmosféricas, la mayor parte de los abastecimientos no cayeron en las manos de las tropas aliadas. Esta circunstancia tuvo especial peso en el delicado estado de la 1ª DAB.

### **Capacidad de reacción alemana:**

- Aunque no es parte de este estudio analizar la actuación de las fuerzas alemanas en el desarrollo de la batalla, es inevitable citar como una de las causas del fracaso aliado la capacidad de reacción alemana. Independientemente de otros factores que inclinaron la victoria hacia el lado alemán, la respuesta inmediata de sus altos mandos, Model, Student, Bittrich, etc, y la capacidad de improvisar grupos de combate (kampfgruppe o “KG”), así como también la eficiencia y valor combativo de las tropas alemanas constituyeron por sí mismos una de las causas de la victoria alemana o derrota aliada. En algunas publicaciones se habla de los errores aliados, omitiendo resaltar los méritos de los alemanes. Ese no es el objetivo del presente trabajo.

---

#### **Bibliografía:**

Arnhem 1944 – Operación “Market-Garden”, Ejércitos y Batallas (41) – Batallas de la Historia (20), de Stephen Badsey. Editorial “Ediciones del Prado” – “Osprey Military”, 1993 – 1995

**Nota:** los datos acerca de los orígenes de “Market-Garden”, planeamiento y desarrollo son tomados basándose en la Bibliografía indicada.  
El análisis posterior es obra personal del autor.

---