



Grupo de Investigación
Historia Militar



CAUSAS DEL FRACASO DE LA OPERACIÓN MARKET GARDEM



Por David de Caixal: Historiador Militar. Director del Área de Seguridad y Defensa de INISEG. Director del Máster de Historia Militar de INISEG / Universidad Pegaso. Director del Grupo de Investigación en Historia Militar de INISEG. Director del CIIA (Centro Internacional de Investigación Avanzada en Seguridad y Defensa de INISEG) Membership in support of the AUSA (Association of the United States Army. Miembro asesor de la Sección de Derecho Militar y Seguridad del ICAM (Ilustre Colegio de Abogados de Madrid). Miembro del Grupo de Investigación de INISEG y «The University and Agency Partnership Program» (UAPP) proyecto universitario para la difusión de la Cultura de la Defensa de Estados Unidos.

Introducción

La Operación Market Garden (17 al 25 de septiembre de 1944) fue una operación militar de las Fuerzas Aliadas durante la Segunda Guerra Mundial, que involucró a unos 100 000 soldados. Fue la mayor operación aerotransportada aliada, cuyo objetivo táctico era capturar una serie de puentes sobre los principales ríos de los Países Bajos bajo ocupación alemana. La operación militar fue también el mayor fracaso militar de los Aliados en la última fase de la contienda contra Alemania. El plan de Market Garden era la combinación de dos operaciones interdependientes: Market pretendía la toma de los puentes mediante fuerzas aerotransportadas, objetivo que debía asegurarse en pocos días mediante el avance simultáneo de unidades blindadas terrestres, la operación Garden. Una vez ocupados estos puentes, se crearía un corredor a través del cual las fuerzas aliadas podrían cruzar el río Rin, la última barrera natural antes de entrar en Alemania. El alcance de la operación Market Garden la hace comparable con el desembarco de Normandía: estaba planeada para dar el golpe definitivo a Alemania que pusiera fin a la guerra en 1944. Los aliados consiguieron tomar exitosamente los primeros puentes, pero el resultado global de la operación fue un rotundo fracaso, al no poder ocupar el puente

final en Arnhem. La contraofensiva alemana destruyó la 1.^a División Aerotransportada británica, además de causar más bajas a los aliados que las que tuvieron durante la invasión de Normandía. La derrota aliada es considerada la última de las grandes victorias tácticas del Tercer Reich en el Frente Occidental y la guerra en Europa finalizó siete meses después.

Fase preliminar y preparación

(Errores de tipo estratégico: Falta de un mando estratégico único y homogéneo)

-Market Garden tenía una significación especial para finalizar la guerra antes de las Navidades y seguramente ser los aliados quienes ocuparan Berlín. Entonces, ¿como es posible que no contara con un nivel de análisis y preparación equiparable a la operación Overlord, salvando las distancias? Quizás este es el inicio de su fracaso.

- El plan de Montgomery fue demasiado acelerado y a todas luces falto del estudio pormenorizado y estricto que una operación de este calibre requería. ¿Quizás por ello mismo despertaba serias dudas entre los americanos, Patton y Ike incluidos?

¿No sería, como se comentó en su día, un intento de Churchill a través de Montgomery de acelerar el final de la guerra vía victoria aliada - británica y de esa forma fortalecer su posición política en Gran Bretaña? ¿Si de verdad era tan viable, como es que Montgomery no estuvo más directamente implicado en el mando de una operación ideada por él mismo y que supondría, de haberse conseguido sus objetivos, un espaldarazo personal para él? ¿Quizás muchas dudas? ¿Qué peso tuvieron Brereton y Browning en forzar a utilizar sus tropas aerotransportadas? Pudiera ser una forma de conseguir un pedazo de gloria del pastel de la victoria que a todas luces se avecinaba en pocos meses. Esto, se puede acentuar a la vista de las cancelaciones de operaciones aerotransportadas debido al rápido avance aliado después de Normandía.



Los C-47 vuelan sobre Gheel, Bélgica, de camino a los Países Bajos.

-Errores de mando: ¿Quién mandaba la Operación Market Garden? Yo todavía me lo pregunto. Mis dudas:

-El 2 de agosto se crea el Cuartel General de las Fuerzas Aerotransportadas al mando de Brereton. Poco más de un mes más tarde se lanza la operación. Creo que o bien se precipitaron al dejar que se asentara la nueva organización o desde luego su creación si ya estaba decidida o pergeñada Market Garden, no fue realizada en el momento oportuno. Para mayor incoherencia, 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. ¿Es normal que se sustituya dos semanas antes de la Operación a quien la ideó y propuso, cuando el factor clave de Market Garden era la rapidez de movimientos del XXX Ejército?



Desembarco aéreo aliado en Holanda

- Por otra parte, dado que el Cuartel General del XVIII Cuerpo de Ejército aerotransportado del General de División Ridgway, estaba en pleno funcionamiento en septiembre (no así el recién creado de Browning) tal vez se debió considerar la posibilidad 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 Browning tomara el control de las tres Divisiones Aerotransportadas. Finalmente, el Cuartel General de Ridgway tuvo un papel netamente administrativo. Además, de esto, durante los dos primeros días de acciones, por varios motivos, Browning no ejerció verdaderamente el mando, ya que, según los planes originales, Brereton tenía el mando hasta que las tropas aerotransportadas hubieran sido lanzadas en sus zonas correspondientes. Esto dejaba un vacío de continuidad de mando entre Market y Garden hasta que Browning lo asumió indirectamente. (¿quizás forzado?)

- ¿Por qué no hubo verdaderos oficiales y jefes de enlace entre los americanos, polacos, ingleses y cada uno intentó resolver sus problemas de la mejor forma

posible? Esto es achacable solamente a Brerenton y quizás más especialmente a Browning.

Posiblemente sea necesario adentrarnos un poco en el devenir de Overlord para poder conocer cómo y porqué se gesta Market Garden

Es conocido que los aliados pensaban que su victoria en Normandía dejaría un frente relativamente tranquilo y que se podría ocupar en un plazo de tiempo más bien corto. Sin embargo, en vez de las escasas semanas que pensaban los aliados en que tardarían en romper el frente alemán. Solo el desastre de Falaise terminó por desmoronar al ejército alemán. Como ya antes hemos comentado, Eisenhower recibe de Montgomery el 13 de agosto, la idea de enfocarse en un solo frente en vez de dividirse en los dos en que estaban hasta ese momento. Esto significaba que con su XXI Ejército más el 1º de los EE. UU de Courtney Hodges se avanzara rápidamente hasta Alemania cruzando los Países Bajos. Esto directamente implicaba que los suministros del sur (Patton) dejaran de recibirse y todos ellos se volcaran en la ofensiva de los Países Bajos. Aquí ya surgen varias preguntas; parece probado que Bradley, comandante del XXI ejército se opuso firmemente a este plan. No solo se dudaba de que fuera exitoso, sino que intrínsecamente se dudó de la capacidad de Montgomery después de la experiencia en el desierto, a pesar de la victoria final del VIII Ejército, y de lo acaecido recientemente en Normandía. Además de eso, no se quería dejar en manos inglesas en golpe final, ya que el III Ejército de Patton, en quien, de verdad, o más firmemente se confiaba para asestar el golpe final a los alemanes, se quedaría atrancado y sin posibilidad de continuidad.

El argumento adicional que Montgomery utilizaba es que por su plan se irían liberando los puertos del canal de La Mancha y por tanto se abrirían otras puertas de suministro. Otro añadido es que se atacaría la cuenca industrial del Ruhr. Quizás, la presencia de las V-1 y posteriormente las V-2 que desde esos lares amenazaban Inglaterra, también pudo influir. Pasemos a estudiar los prolegómenos intrínsecos a la operación. Según algunas opiniones, los jefes de Estado mayor del Ejército y Fuerza Aérea (Marshall y Arnold) presionaron para que no terminara la guerra sin una operación aerotransportada a gran escala. Como también sabemos, hubo varias cancelaciones de operaciones a lo largo de las semanas posteriores a la victoria de Falaise por parte aliada. En parte por la rapidez de los avances que hacían innecesario una operación de ese significado y en parte por la necesidad de priorizar los recursos y abastecimientos que llegaban desde el Atlántico. PLUTO fue absolutamente insuficiente para mantener el flujo de petróleo necesario. Incluso parece que Eisenhower, como buen político que luego fue, intentó una operación mixta. Es decir, combinando el Plan de Montgomery de esfuerzo único y el avance del III Ejército de Patton. Obviamente Montgomery no estuvo de acuerdo e intentó presionar al máximo para que esto no se realizara. Para ese momento las relaciones de Montgomery con Bradley y Patton eran frías en el mejor de los casos.

¿Qué hizo que Eisenhower decidiera apoyar a Montgomery en su deseo del plan de esfuerzo único? Es difícil de imaginar. Quizás el apoyo directo de Churchill sobre el gobierno norteamericano pudo también influir. No hay que olvidar que Alemania hasta 1.942 era la absoluta dueña y señora de Europa arrinconando a los británicos en sus islas sin capacidad de reacción en prácticamente ningún sitio. Es fácil de imaginar que Churchill quisiera resarcirse y que a la vez su figura, asimilada a la de Montgomery, muy ensalzada por los británicos, aumentase enteros en su carrera política que a pasar de todo empezaba a desfallecer. Es obvio además que la Fuerza Aérea quisiera tener un protagonismo principal en alguna operación

singular, de la misma manera que la Marina lo había tenido en Overlord. Así pues, parece que se juntan una serie de intereses comunes a la hora de repartirse el pedazo de gloria, habida cuenta que se acercaba la victoria aliada.



Dwight Eisenhower y Montgomery

Sin embargo, mi opinión, es que Eisenhower no tenía todas consigo del éxito de esta operación. Puede que hasta ni siquiera Montgomery, puesto que dejó que fuera el Lte. General Lewis Brementon el que capitaneara el estudio estratégico y al Tte General Frederick Browning el táctico, de la parte de Market y el Tte. general Horrocks la parte táctica de Garden, desmarcándose él mismo de la verdadera planificación de la operación. Otra pregunta que se me ocurre más capciosa aún de las anteriores es que ¿cómo es posible que se dejara en manos de Montgomery este plan cuando desde luego la confianza en él era cuanto menos limitada? Me explico: a pesar de ascenderle a Mariscal de Campo, pasó de mandar 43 divisiones aliadas a las 14 de su propio XXI Grupo de Ejércitos. El 1º ejército canadiense estaba limpiando los puertos franceses y no lo iban a dejar de hacer órdenes de Ike. Por ello solo el 2º Ejército británico al mando de Sir Miles Dempsey, y sus tres cuerpos de ejército, el VIII, XII y XXX con sus 8 divisiones y cuatro brigadas, estaba realmente bajo el mando del recién Mariscal ascendido. Si se le asciende, ¿cómo es que a la vez se reduce su poder bélico? Quizás por ello se colocó bajo sus órdenes a las Divisiones Aerotransportadas Aliadas bajo un único Cuartel General. Esta pudo ser una de las razones para que Montgomery presionara aún más para ver realizado su operación de esfuerzo único. Sin embargo, sus dos ayudantes Brementon, el comandante del 1º ejército Aerotransportado Aliado y su segundo Browning, ya habían tenido bastantes discusiones y desencuentros, lo que no ayudaba a que el plan saliera como debía.

Con estos datos, son con los que nos situamos en la fecha de 10 de septiembre cuando en un C-47 se reúnen Ike y Montgomery y llegan a una solución, más o menos viable y algo intermedia. Por un lado, Eisenhower le negaba cualquier otro apoyo que no fuera el 2º ejército británico. Desde mi punto de vista, esto prueba las reticencias del mando americano, Bradley y Patton en primera persona a la hora de evaluar las posibilidades de ese esfuerzo único y quizás las aptitudes de Montgomery. Sin embargo, sí le promete prioridad a la hora de los suministros y la concentración del 2º ejército británico en esta operación, dejando de lado otras cuestiones en Holanda. Esto, y siempre desde mi óptica personal, deja claro que Eisenhower no quería, o no podía, dejar a Montgomery sin una operación, algo menor, pero lo suficientemente importante como para darle la oportunidad de alcanzar Alemania a través de los puentes.



Tanques Sherman de los Guardias Irlandeses comienzan su avance por la estrecha autopista 69.

¿Qué hubiera pasado si cuando Eisenhower le transmite las dudas del plan y del resto de jefes aliados hacia la gestión de Montgomery en Overlord, y Montgomery le responde con ese despectivo "chorradas" o "memeces", Ike en vez de recordarle que era su jefe y tan solo tensar la situación, hubiera explotado? ¿Se hubiera realizado Market Garden? Mi opinión es que no. ¿De ser así, no se hubiera dado prioridad a Patton y por tanto hubiera alcanzado Berlín antes que los rusos? ¿Hubiera cambiado la historia? Lo sorprendente, es como después de conseguirlo, tanto la elaboración estratégica como táctica (de Market, la parte aérea) la dejara en manos de los Ttes. Generales Brerenton y Browning y él quedara en un discreto segundo plano. Pudiera ser que, al no haberle concedido la totalidad de su plan, Montgomery en un intento de dejar claro su desacuerdo se desentendiera parcialmente. Si nos centramos en la parte de Garden, la cosa no cambia demasiado. Montgomery había comandado las fuerzas aliadas en Overlord de una forma más bien discreta y desde luego tenía más enemigos y detractores que seguidores. Su posición es básicamente fuerte puesto que Inglaterra había jugado un papel decisivo en la guerra y Montgomery y su VIII ejército, quizás fue el punto de

inflexión para Inglaterra con Alemania. Sin dudas él quería a toda costa entrar el primero en Berlín y además estaba convencido que Inglaterra se lo merecía. Sin embargo, su jugada adoleció de apoyos por otros jefes aliados y tanto no se concibió como él requería. Si nos centramos en el Tte. General Brian Horrocks, nos damos cuenta de que las amistades para Montgomery tenían un peso importante a la hora de elegir a sus colaboradores. Este general, no excesivamente brillante, tampoco torpe, estuvo con él en la Campañas de Bélgica y de África. De hecho, cuando Montgomery fue nombrado comandante del VIII Ejército, (recordemos que no era la primera opción) le llamó para dirigir el X Cuerpo de Ejército. En 1.943 es herido por un avión alemán y las heridas y posteriores complicaciones le mantienen apartado de la guerra hasta verano de 1.944, justo cuando Monty le confiere el XXX Cuerpo de Ejército. Apenas un par de meses antes de la planificación de Market Garden. Yo aquí me pregunto si de haber sido otro general, no tan vinculado a Montgomery, y después de repasar el plan general y ver que solo disponía de una carretera y dos o tres días para alcanzar el puente de Arnhem, este le hubiera puesto las pegas que a muchos otros generales aliados sí se les ocurrieron. Es posible que la excesiva vinculación y porqué no, agradecimiento a Montgomery, le hiciera no llevar la contraria y obedecer sin apenas cambiar nada la planificación de su jefe. Según parece, además, en pleno proceso de la preparación táctica de Garden, fiebre y complicaciones de las pasadas heridas hicieron que Horrocks recayera. Este hecho, parece ser que fue silenciado y ocultado hasta al mismo Eisenhower. Yo sigo con las premisas que ya os he expuesto y que son las siguientes:

- El mando aliado no confiaba excesivamente en esta operación y quizás tampoco en Montgomery.

- Eisenhower se vio forzado a dar un protagonismo a Inglaterra, vía su mariscal preferido y por tanto optó por autorizar Market Garden, aunque no dándole la importancia que debería haberse dado si en verdad se confiaba en acabar con la guerra en las Navidades del 44 con esta operación.

El dominio aéreo no fue priorizado

Un dato que me reafirma mi opinión es que si de verdad se pensaba que había que dar una oportunidad a que la guerra finalizase en el fin de año del 44 con la entrada de americanos y británicos en Berlín en vez de los rusos, ¿cómo es que no se dio la suficiente protección aérea? El dominio aéreo sobre el teatro de operaciones debió ser una prioridad absoluta, y su logro debía haberse asegurado y sobre todo mantenido mientras durase la operación. Incluso a cualquier precio. No soy militar, pero el sentido común parece indicar que montar una operación aerotransportada masiva sin el aseguramiento del dominio aéreo en toda la zona de operaciones es algo que ineludiblemente llevaría a la derrota. El teniente general Brenton dispuso que la 2º FAT se quedara en tierra mientras los transportes estuvieran en el aire. Pero teniendo en cuenta que los lanzamientos de los paracaidistas de la 101ª, la 82ª y la 1ª más la Brigada polaca llevaría 4 días, no parece más razonable que esos aviones realizaran algún tipo de operación de apoyo fuera de las zonas de desembarco y más directamente implicados en por ejemplo cortar las vías de suministro alemanes. En este mismo sentido, cómo es posible que no se asegurara la supremacía aérea cuando no más de 100 kilómetros al norte y al oeste eran bombardeadas sistemáticamente ciudades alemanas sin que la Luftwaffe pudiera impedirlo. De hecho, según fuentes británicas principalmente, contaban en total con 300 cazas BF-109, Fw-190 y Me 262. Además de 120 Ju-88 y Ju-87. Hay que destacar la poca cantidad de combustible que disponían. En Arnhem y Nimega tenía

la supremacía aérea la Luftwaffe cuando la 8ª Fuerza Aérea y el Mando de Bombarderos seguían atacando ciudades no precisamente vinculadas con Market Garden sin que nadie dispusiera ni transfiriera unidades para asegurar esa supremacía aérea. No parece tener ningún sentido. El mismo Adolf Hitler promete otros 300 aviones extra una vez desatadas las operaciones. El 18 de septiembre se enviaron 190 cazas alemanes contra el tren aéreo aliado. Solo 100 pudieron hacer contacto y lograron derribar a 20 cazas aliados, pero finalmente tuvieron que abandonar. En Arhem 20 cazas alemanes ametrallaron las LZ británicas sin que la aviación de caza aliada hiciera acto de presencia. El día 19 la Luftwaffe hizo 125 salidas que no se vieron contrarrestadas adecuadamente por los cazas aliados. Paradójicamente la planificación estratégica de Brementon hizo que para no interferir los desembarcos aerotransportados se limitase las operaciones de escolta de la aviación aliada. Sorprendente, cuanto menos. Al no tener ninguna presión los suministros alemanes empezaron a llegar desde el día siguiente. Ese día, 120 Junkers 87 y 88 bombardearon Nimega y produjeron 1000 muertos, casi todos civiles. Tampoco hubo presencia de la aviación aliada en esta ocasión. El 21 de septiembre, 100 cazas esperaban sobre Driel el desembarco de la Brigada polaca. 25 de ellos traspasaron la protección de los cazas y derribaron a 13 Dakotas. Incluso el 28 de septiembre, 40 aviones de la Luftwaffe atacaron el puente de Nimega. Esa misma noche, unos buzos alemanes minaron el puente y consiguieron detener el tráfico 24 horas. Entre los días 18 y 24 los suministros alemanes, refuerzos y material fueron llegando sin apenas ningún contratiempo hasta Arhem y Nimega, lo que indudablemente les confirió ese poder ofensivo que terminó por derrotar a los paracaidistas de la 1ª División británica. Es desde mi punto de vista muy difícil de entender como no se planificaron las cosas atendiendo a las necesidades de una cobertura aérea superior a los alemanes y a su corte de líneas de suministro. Es todavía más desconcertante si se observa que la supremacía aérea aliada en el Frente Occidental fue absoluta y continua...salvo en la Operación Market Garden, la que supuestamente iba a enfilarse a los británicos y americanos a Berlín en las Navidades de ese año. Un dato más, el 1 de octubre Model lanza una ofensiva sobre las posiciones del XXX C.E. de Horrocks. El 7 de octubre cesó ese ataque y buena parte de responsabilidad de ello fue que los Bombarderos aliados cerraron el tráfico del puente de Arhem. ¿Por qué no se hizo eso antes?

La incapacidad de los británicos principalmente, de mostrarse flexibles con el plan trazado a tenor de las circunstancias que estaban sucediendo sobre el terreno

El primer lugar es para el General de División Adair, al mando de la División Blindada de la Guardia, la cabeza del XXX Cuerpo de Ejército. El teniente general Horrocks pensó que tardaría alrededor de 24 horas en salir de la cabeza de puente tras el bombardeo inicial del puente J.O.E. la verdad es que, tras cinco horas, habían recorrido 15 km y se detuvieron en Valskenwaard. La excusa fue que no tenía ayuda de la 43ª División de infantería de Wessex para cubrir sus flancos y retaguardia. Se debía al menos dudar si continuar o no y Horrocks le hizo saber a Monty la situación. Le informó que la resistencia alemana era débil y en algunos casos inexistente. Esta había sido barrida por la potencia de los 408 cañones del XXX Cuerpo de Ejército. Además, la 83ª Agrupación Aérea de la RAF había rematado la faena en donde se había notado cierta resistencia. En definitiva, el Kampfgruppe Walther; había sido barrido por la artillería y la fuerza aérea táctica, la carretera a Eindhoven estaba abierta pero el GD Adair finalmente, y tras ser consultado Montgomery se detuvo a medio camino ateniéndose al plan original. Sin embargo, hay que hacer notar que la División Blindada de la Guardia estaba a menos de 15 kilómetros de la 101ª División paracaidista del general Taylor. Si los

blindados hubieran continuado hacia Eindhoven podrían haber hecho noche allí, puesto que en no más de 6 horas y siguiendo con el apoyo que la RAF hasta ese momento sí prestaba podía haber llegado a Eindhoven. Una vez allí podrían estar protegidos por la infantería de la 101ª División Aerotransportada, mientras la infantería de la 43ª División de Wessex marchando por carretera le seguiría los pasos desatascando el tapón que se había formado en la cabecera del puente de avanzada.



Vehículos del XXX Cuerpo atravesando Eindhoven.

Esa división de infantería la 43ª de Wessex, hubiera estado al amanecer en Eindhoven y haber sustituido a la 101ª a lo largo de ese mismo día. Como antes he dicho, la contestación dada para no avanzar fue la falta de fuerzas que cubriera sus flancos. Vamos a ver esto un poco más en detalle. La cobertura de los flancos debía ser realizada por los otros 2 Cuerpos de Ejército, pero incomprensiblemente aun no habían cruzado el puente J.O.E., por lo que la 43ª División de Wessex y la 50ª División de Northumbria debían combatir contra los contraataques locales de los flancos dejando completamente solos en cabeza a la División Blindada de la Guardia. Si simplemente se hubiera avanzado realizando una acción de encuentro entre elementos de la 101ª y la vanguardia de la División Blindada de la Guardia se habría conseguido alcanzar Eindhoven esa misma noche. Las cinco primeras horas de combates señalaron que la resistencia alemana en ese tramo era inexistente. Incluso sin necesidad de otros cuerpos de ejército, tan solo con que la 43ª de Wessex y la 50ª División de Northumbria hubieran cruzado el puente, y hubieran avanzado en dirección a Eindhoven, se hubiera logrado el enlace con la 101ª esa misma noche. Esto hubiera significado varias cosas que a la larga fueron vitales: El

estancamiento produjo también un retraso fatal al día siguiente, un puñado de reclutas de la Luftwaffe División "Hermann Göring" voló el puente de Son en el canal de Wilhelmina en la tarde del 17. Por lo tanto, hasta la llegada de los pontoneros del XXX^o Cuerpo no se podría cruzar el canal. De haber llegado las fuerzas de vanguardia de la División Blindada de La Guardia a Eindhoven aquella noche, los pontoneros podrían haber reparado el puente durante esa madrugada y no al día siguiente como así sucedió. A las 06.00 horas del día siguiente el General Adair se puso de nuevo en marcha, pero el tiempo ya había empeorado, la RAF ya no volvería a apoyarles y se volvería a concentrar en sus objetivos de ciudades alemanas. A primeras horas de la mañana, el 506^o Regimiento Paracaidista de la 101^a División expulsó a una compañía mermada que defendía los puentes sobre el río Dommel en Eindhoven, el XXX Cuerpo los atravesó, pero finalmente quedó detenido frente al destruido puente de Son al anochecer. Ese que unos meros reclutas alemanes habían tenido tiempo de destruir. Sin otra posibilidad ya, los pontoneros durante aquella noche empezaron el tendido de un puente Bailey. El retraso hasta ese momento acumulado era ya de 24 horas cuando se podía haber tenido un adelanto sobre lo previsto de cerca de 10. La toma de Eindhoven y sus puentes el primer día hubiera supuesto además un retraso añadido a la hora de que los alemanes construyeran su estrategia defensiva. De todas formas, si finalmente la operación tuvo un retraso de cerca de 100 horas, la cuarta parte se había acumulado en el primer día, cuando se podía haber evitado desde mi punto de vista.



Paracaidistas británicos en las posiciones en la orilla norte del Rin en Arnhem.

Esto me hace pensar dos cosas:

- Monty solo sabía pelear con superioridad y su capacidad de maniobra y de improvisación era en el mejor de los casos limitada.
- Sus generales apenas tenían autonomía a la hora de tomar decisiones tácticas como fue este caso.

¿Hubiera sido posible llegar en tiempo hasta Arnhem si la División Blindada de la Guardia llega esa noche a Eindhoven, reparan, montan el Bailey y lo cruzan en la mañana o siendo algo pesimistas en las primeras horas de la tarde?

Bibliografía

Ryan, Cornelius: Un puente lejano. Barcelona: Plaza & Janés, 1978.
En inglés

Clark, Lloyd: Arnhem: operation Market Garden, September 1944. Sutton Publishing, 2003. ISBN 0-7509-2835-2

Kershaw, Robert J. It never snows in September. The German view of Market-Garden and the battle of Arnhem. Surrey (Inglaterra): Ian Allan Publishing, 1994. ISBN 0-7110-3062-6

Kershaw, Robert J. "Nunca nieva en septiembre. La visión alemana de Market-Garden y la batalla de Arnhem", edición en castellano, Ediciones Platea. ISBN 9788493886318

MacDonald, Charles Brown: The Siegfried line Campaign. The US army in World War 2. Center of Military History, US Army, 1982. ASIN B00070YFEU

Ryan, Cornelius: A bridge too far. The classic history of the greatest battle of World War II. Nueva York: Simon & Schuster, 1974. ISBN 0-684-80330-5

Keegan, John: Six armies in Normandy. Penguin (non-classics), 1994. ISBN 0-14-023542-6
En alemán

Haupt, Werner: Rückzug im Westen 1944: Von d. Invasion zur Ardennen-Offensive. Motorbuch-Verlag, 1978. ISBN 3-87943-557-X

Kühn, Volkmar: Deutsche Fallschirmjäger im Zweiten Weltkrieg: (grüne Teufel im Sprungeinsatz u. Erdkampf 1939-1945). Motorbuch-Verlag, 1974. ISBN 3-87943-351-8

Tieke, Wilhelm: Im Feuersturm Letzter Kriegsjahre. II SS-Panzerkorps mit 9 und 10SS Division Hohenstaufen und Frundsberg. Munin-Verlag, 1975. ISBN 3-921242-18-5