

# ALAS SOBRE EL MAR EN LA 2DA. GUERRA MUNDIAL

EUGENIO L. BEZZOLA

## DESEMBARCO EN DIEPPE

“OPERACIÓN TORCH”

DESEMBARCO ALIADO EN ARGELIA Y MARRUECOS.

8 DE NOVIEMBRE DE 1942.

(BCN Nos. 792, página 799; 793, página 90; y 801, página 64).

*La historia de las actividades de distintos portaaviones ha servido, en esta serie de relatos, no sólo para dar a conocer exclusivamente operaciones aeronavales propias de este tipo de nave, sino también otros aspectos del conflicto correlacionados con esas operaciones. En el caso del desembarco anglo-estadounidense en el norte de África, se incursionará brevemente en los antecedentes de las operaciones anfibas, que, como en ningún otro conflicto, tuvieron un papel trascendente en la Segunda Guerra Mundial, al punto de haber dado lugar a la más importante jamás realizada.*

*Los conocimientos de los eventos de la historia no pueden ser acabadamente adquiridos, comprendidos y valorados si nos limitamos al hecho en sí, sin indagar acerca de los antecedentes que los precedieron en el tiempo que, incluso, y a mi juicio, pueden ser más importantes que los detalles del propio evento. Con este concepto, el desarrollo de la Guerra Civil Española pasaría a segundo término en relación a los hechos y circunstancias que se dieron en los años que la precedieron. Años que pueden convertirse en décadas según el asunto de que se trate. Tal es el caso, por ejemplo, del libro Rules of the Game al analizar la batalla de Jutlandia o “Dreadnought” en relación al enfrentamiento británico-alemán en 1914.*

*A continuación se darán a conocer los antecedentes relacionados con planes, elaboración de doctrinas, consideración y elección de medios, adiestramiento del personal y todo aquello relacionado con operaciones combinadas, tarea que se inició y se prolongó en épocas de fuertes ajustes económicos, lo que no impidió sentar las bases que finalmente fructificarían en la “Operación Torch”, la primera de gran magnitud en el teatro europeo, aunque los desembarcos se hayan hecho en el N de África, y que serviría para luego encargar los ataques sobre Sicilia y el territorio peninsular italiano, para culminar con el desembarco en Normandía.*

### Antecedentes relacionados con operaciones anfibas

Para fines de 1942, las tácticas, técnicas y medios especializados para un desembarco en costas hostiles habían evolucionado considerablemente.

Con la memoria todavía fresca de las improvisaciones y fracasos en Gallipoli, los estudios comenzaron en la década de los veinte, con juegos de guerra de los tres colegios de Estado Mayor británicos, pero no había dinero ni interés de los altos mandos. Churchill, entonces secretario de Hacienda (Chancellor of the Exchequer), aplicó importantes recortes en los gastos para la defensa y llegó incluso a tener expresiones despectivas para la Armada Real.

“Don’t talk to me about naval tradition. It’s nothing but rum, sodomy and the lash.” (No me hablen de la tradición naval. No es otra cosa que ron, sodomía y el látigo) Sir Peter Gretton, *Former Naval person*.

*El contraalmirante (r) Eugenio L. Bezzola egresó de la Escuela Naval Militar en 1948 como guardiamarina de Infantería de Marina (Promoción 75). Posteriormente fue destinado a cursar estudios en la Universidad de Buenos Aires de donde egresó en 1953 con el título de Ingeniero en Telecomunicaciones. Ejerció la docencia en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires entre 1963 y 1969. Hasta 1984, prestó servicios en cargos relacionados con su especialidad, en la Dirección de Bienestar de la Armada y la Jefatura de Logística del Estado Mayor General de la Armada, que fue su último destino en actividad antes de pasar a situación de retiro, a su solicitud, en abril de 1984.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 808

Mayo/agosto de 2004

Recibido: 14.6.2004



Lancha artillera LC Gun (Large) armada con dos cañones de 4,7" (119 mm).

Aunque con el Almirantazgo pensando en futuras batallas entre flotas, el Ejército preocupado por la defensa de la India y la Real Fuerza Aérea soñando con la ofensiva aérea estratégica, año a año los tres colegios de Estado Mayor, trabajando en conjunto, produjeron un *Manual de Operaciones Combinadas* que incluía los procedimientos tácticos básicos y las técnicas de comando y control que servirían de guía para las grandes operaciones que tendrían lugar durante la Segunda Guerra Mundial.

Por otro lado se creó un Comité Interservicios de Lanchas de Desembarco. Para 1930 se habían producido tres prototipos que no resultaron aptos porque calaban en exceso y eran demasiado inclinadas las rampas para su empleo con vehículos. Re-

cién en 1936, bajo la influencia de la crisis Abisinia, se ordenaron otros seis que fueron entregados con posterioridad a la crisis de Munich, en 1938.

Los planificadores británicos fueron sacados de su modorra en 1937 en oportunidad de la invasión japonesa a China. En Tientsin los nipones emplearon 400 lanchas de desembarco y un transporte para las mismas de 10.000 toneladas.

En 1938, por sugerencia del director del Colegio Naval de Estado Mayor se creó un Centro Interservicios de Adiestramiento y Desarrollo (Inter-Service Training and Development Center – ISTDC) que respondía directamente a los tres jefes de Estado Mayor. Sus comienzos fueron modestos y no se le prestó la debida atención: un capitán de navío, L. E. H. Maund, que se desempeñaba como “chairman”; el Ejército designó un mayor, la RAF un comandante de ala, a los que se sumó un capitán por la Infantería de Marina. Por razones de economía no se aprobó la recomendación de asignar al ISTDC dos batallones de este componente para trabajos experimentales.

En julio de 1938, cuando recién entraba en funciones el Centro, se llevó a cabo en las costas de Devon un ejercicio combinado para el cual la Armada proveyó un acorazado, un portaaviones, dos cruceros, y una flotilla de destructores para apoyar el desembarco de dos batallones del Ejército que simulaban dos cuerpos. Al tiempo que las condiciones del mar empeoraban, las tropas fueron llevadas a la costa de Slapton Sands, mediante balleneras y cúters propulsados con remos operados por marineros en el más puro estilo nelsoniano. El comandante militar, brigadier Bernard L. Montgomery, describió el ejercicio como “una lastimosa demostración de nuestra completa negligencia en operaciones de desembarco. Sólo había una, a la que se podía llamar lancha de desembarco, una embarcación experimental, construida hace muchos años y traída del algún depósito de chatarra para este ejercicio”. Por su parte el capitán Maund escribiría retrospectivamente: “la lección penetró como estacas de carpas. No podría haberse hecho mejor comienzo”.

Como consecuencia, el ISTDC se abocó a la resolución de problemas prácticos. Trabajó en la elaboración de códigos Interservicios y procedimientos y señales para la dirección del tiro naval sobre blancos costeros. Para fines de 1938 se había elaborado un conjunto completo de instrucciones para desembarcos con oposición: aproximación en la oscuridad de buques transportes de lanchas de desembarco (naves mercantes modificadas); lanzamiento de las lanchas hacia la costa con la cobertura de humo y fuego de artillería naval; una reserva a flote destinada a alimentar la cabeza de playa para asegurar una posición lo suficientemente alejada tierra adentro para imposibilitar al enemigo el empleo de

artillería sobre el fondeadero; y finalmente, el despacho, mediante embarcaciones especializadas, de personal, aprovisionamientos y vehículos desde buques transporte.

La etapa siguiente fue el diseño de las embarcaciones y su equipamiento. El ISTDC requirió buques rápidos de transporte, más tarde conocidos como buques de desembarco de infantería (Landing Ships Infantry), capaces de arriar lanchas de desembarco con soldados. Se propuso una blindada y silenciosa (la LCI o Landing Craft Infantry), con posibilidad de llevar 31 hombres y sus armas, como también proyectores de humo; una embarcación similar, la lancha de apoyo (Landing Craft Support, LCS), para armas y proyectores de humo solamente; y la lancha de desembarco mecanizada (Landing Craft Mechanised, LCM) de 12 toneladas para el transporte de cañones, vehículos y abastecimientos. De esos proyectos originales, proliferaría toda la variedad de embarcaciones a emplearse entre 1942 y 1945.

Fue construida la maqueta de una lancha de desembarco y se asignaron 10.000 libras para la producción y evaluación de prototipos. El ISTDC también contempló el problema de superar el espacio de agua entre la rampa de la lancha de desembarco y la orilla, que los soldados podían vadear pero no los vehículos. Como respuesta se ideó un muelle de 150 pies de largo, pero por falta de fondos el proyecto no fue más allá de los dibujos del prototipo.

Para abril de 1939 se preparó un informe que indicaba que la preparación británica para un desembarco no posibilitaba una operación en los próximos seis meses, aun para una brigada, por la carencia de lanchas apropiadas. Operaciones a gran escala para capturar y sostener territorio enemigo no serían posibles hasta dentro de los próximos dos años. Como consecuencia del informe se autorizaron 18 lanchas de asalto (LCA), 12 mecanizadas (LCM) y dos de apoyo (LCS).

La ausencia de fondos no significó una disminución en la actividad creativa de los escasos oficiales del ISTDC. Para mediados de 1939 habían completado el relevamiento de buques mercantes aptos para ser modificados como LSIs. Encararon la resolución de los problemas relacionados con la organización en las playas y la consolidación o despliegue de calzadas sobre arena o ripio. Realizaron pruebas con balizas infrarrojas para guía de las embarcaciones de asalto durante la noche; estudiaron las maneras de posibilitar el desembarco de tanques, en particular, frente a obstáculos subácuos y llegaron a la conclusión de la necesidad de un buque para el comando y control de un desembarco en gran escala.

Paradójicamente, la iniciación de la guerra, en septiembre de 1939, no dio lugar a la expansión del ISTDC sino, por el contrario, significó su disolución. Los comandos superiores determinaron que, con un frente terrestre en Francia, la perspectiva de encuentros nava-



Arriba, lanzamiento de una LCT desde un LST.

Abajo, un tanque desembarca de una LCT.



LST (1) *Thruster*. Fue uno de los cuatro inicialmente construidos en Harland & Wolf. La rampa de proa se extendía por 145 pies y era capaz de soportar el peso de un tanque mediano, de los que tenía capacidad para llevar 13 de ellos.

les de superficie y la ofensiva de bombardeo aéreo, no había posibilidades de operaciones combinadas. Solamente quedó el mayor del Ejército M.W.M. Mac Leod, simplemente porque no se le encontró destino inmediato. Sin embargo, antes que transcurrieran cuatro meses, en enero de 1940 comenzaron a considerarse posibles intervenciones en Escandinavia, tanto en el gabinete como por parte de Churchill, entonces Primer Lord del Almirantazgo. Se revivió el ISTDC ordenándole al capitán Maund retornar a su puesto. El centro encaró una serie de proyectos y acciones concretas para en-

carar operaciones combinadas de envergadura: se dispuso la construcción de guinches capaces de operar con lanchas desembarco cargadas. Se propuso la conversión de dos ferries de transporte de trenes para transportar LCMs y la instalación de grúas desplazables en petroleros con el fin de operar con este tipo de embarcación. En marzo de 1940 se ordenaron otras 30 LCAs, lanchas de 10 toneladas capaces de desembarcar soldados en 1 pie y medio de agua y 18 LCMs, adicionales a las autorizadas con anterioridad.

Posteriormente se produjeron las operaciones en Noruega, abril-junio de 1940 (BCN N° 773), en las que todas las previsiones del ISTDC fueron ignoradas. Las enseñanzas de los errores y fracasos de esa campaña fueron sustento de las directivas que Maund y sus colaboradores dieron posteriormente a conocer:

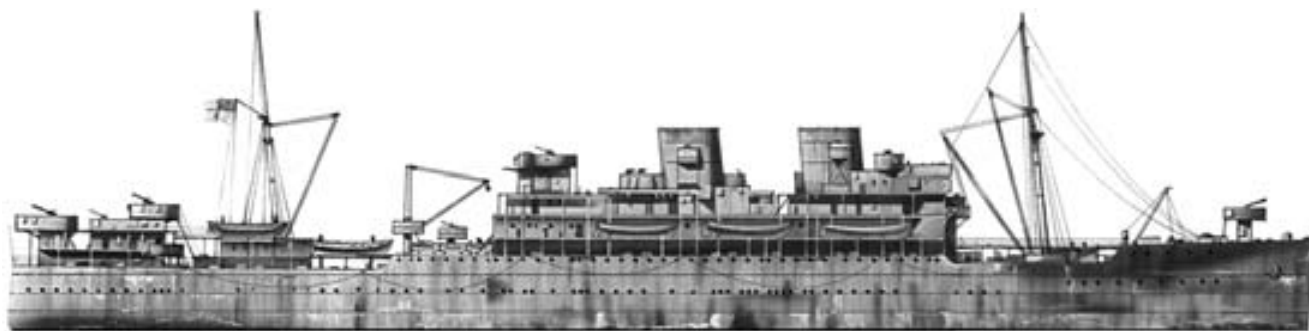
1. El o los comandantes de una operación combinada deberían recibir directivas claras.
2. El Sistema de Comando Interservicios debería basarse en los preceptos establecidos en el Manual de Operaciones Combinadas.
3. Tal como estaba establecido en el citado manual, debería haber una planificación conjunta de los tres servicios, con el adiestramiento previo de marinos y soldados.
4. El racional embarque de los medios y abastecimientos, de manera que lo necesitase primero estuviese disponible primero.

*Si no tenemos en cuenta las condiciones de contorno de entonces, estas recomendaciones son de una obviedad increíble, pero la experiencia noruega puso en evidencia tal cúmulo de improvisaciones y errores que lo que hoy consideramos obvio fue entonces norma a ser considerada.*

Cuando, en junio de 1940, Francia se rindió, con la consiguiente desaparición del frente terrestre, Gran Bretaña quedó sola con el único concurso de sus dominios; Alemania dominaba un frente marítimo desde el N de Noruega hasta la frontera española; se tomó entonces conciencia que las operaciones combinadas eran la única forma en la que los británicos podían poner pie en los territorios ocupados de Europa continental.

Churchill, ya como Primer Ministro, dispuso que se lanzasen raíds en puntos de las costas dominadas por el enemigo. Se creó en el Almirantazgo el Directorio de Operaciones Combinadas a cargo del teniente general A. G. Bourne de la Infantería de Marina, el capitán Maund como representante de la Armada, y el coronel Hornby por el Ejército. La RAF enviaría un oficial cuando le fuese requerido.

La tarea inicial fue impulsar la construcción de embarcaciones de desembarco y la conversión de buques rápidos de pasajeros como buques de desembarco de asalto (LSA) y buques de desembarco de infantería (LSI), con el consiguiente reclutamiento y adiestramiento de las tripulaciones. Para julio-agosto de 1940 la totalidad de las órdenes de construcción sumaban 119 LCAs, 31 LCMs y 8 LCS(M)s, limitadas por la capacidad de los astilleros y la producción de motores.



*Llangibby Castle*, fue una de las naves mercantes adaptadas como buques de desembarco de infantería. En general fueron empleados para operaciones específicas, y en los intervalos retornar al tráfico mercantil.



*Shinsu Maru*. Fue el primer buque construido específicamente para operaciones de desembarco. Botado en 1935, podía llevar 20 lanchas de desembarco que se destacaban desde compuertas en popa. 9.000 toneladas. 150 x 22 m. Dos turbinas sobre dos ejes. 19 nudos. 8 x 76 mm AA. Además de las lanchas, 20 aviones.

En el comienzo de la primavera de 1941 siguió una orden por 104 LCAs, mientras que otra fue colocada en los EE.UU. por 136 del diseño Eureka. Tres buques de pasajeros rápidos fueron transformados en naves de desembarco de infantería grandes (LSI [L]), cada uno con capacidad de albergar tres batallones de asalto. Se requisaron con igual propósito dos ferries holandeses de 3.000 toneladas y 22 nudos que llevarían 450 hombres. Estaba previsto que estos buques podrían despachar 410 tropas de asalto en una primera ola en seis LCAs y dos LCM (l)s llevadas en sus plumas.

Previamente, en estrecha relación con el Director de Construcciones Navales, se desarrolló una LCT capaz de llevar un tanque de 40 toneladas que desembarcaría mediante una rampa en la proa, con una velocidad de 10 nudos, un calado en proa de tres pies y medio. Se ordenaron 30 de estas LCT (1) y las pruebas tuvieron lugar en el río Tyne en noviembre de 1940. A la primera orden siguió una segunda por una versión más grande y de 12 nudos LCT (2). La escasez de medios obligó a emplear peligrosos motores Napier de aviación, alimentados con nafta, diseñados en 1918.

*Cuando cursábamos la Escuela Naval, probablemente en 1944-1946, pudimos ver navegando la BT501 (Bote Taco 501, en el alfabeto de entonces), una lancha de desembarco de apariencia muy sólida diseñada y construida en el Arsenal de la Base Naval de Río Santiago de la cual no pudimos interiorizarnos en demasía, pero según los lineamientos que caracterizaban las informaciones de entonces, era muy superior a las empleadas por los aliados por una serie de razones que no recuerdo pero que en su momento creímos, aunque con el tiempo tales afirmaciones de superioridad en diseños locales las tomaríamos con prevención por estar impregnadas de contaminación política. Quizá fuese cierto, pero la realidad puso en evidencia que con el arribo de embarcaciones excedentes de guerra ("surplus"), a precios muy bajos, se dejaron de lado otras consideraciones, excepto las económicas, y la BT501 fue el único ejemplar construido.*

*El arribo de material "surplus", a muy bajo precio, significó el abandono y la consiguiente pérdida de capacidad local para encarar el diseño y producción de medios. Cabe recordar que entre 1936 y 1939 se habían construido seis rastreadores en el citado arsenal (Bouchard, Drummond, Granville, Spiro, Py y Fournier), uno en el astillero Sánchez (Parker) y dos en Hansen & Puccini (Robinson y Seaver); mientras que los patrulleros King y Murature, iniciados en 1938, fueron terminados poco después de finalizar el conflicto. También en el Arsenal de la BNRS, fue construido el transporte Ushuaia.*

LCT Mk 4. Una de las primeras lanchas de desembarco de tanques, producto de las especificaciones formuladas en 1940.



Lancha de desembarco de tanques LCT (7). Diseñadas para llevar vehículos blindados desde los buques de desembarco de tanques LST cuando éstos no pudieran varar. 513 toneladas. 62 x 10,4 m. Dos Diesel sobre dos ejes. 13 nudos. 4 x 40 mm y 6 x 20 mm. 52 tripulantes.

*La circunstancia apuntada se dio en particular en los equipos de comunicaciones que hasta entonces habían sido de industria argentina, tanto privada como en talleres de la Armada, con calidades a nivel internacional, que al no poder competir con la avalancha de equipos excedentes de guerra, cesaron de ser diseñados y producidos, precisamente en tiempos en que tenía lugar el comienzo de una era revolucionaria en las técnicas empleadas, con lo que la Argentina perdió definitivamente el tren en su capacidad de diseño y producción en esa como en otras áreas.*

El ataque a Dakar (BCN N° 797, página 134) significó para el Directorio de Operaciones Combinadas un nuevo aporte de lecciones de un fracaso: la necesidad de disponer información exacta acerca de las rompientes y de las playas y sus gradientes y, como imprescindible, contar con un buque comando especialmente equipado para operaciones combinadas, en particular en lo referente a medios de comunicación con requerimientos distintos de los de un buque de guerra convencional.

Para poner en marcha el gran proyecto de las Operaciones Combinadas, Churchill apeló a un veterano de la Gran Guerra. El 17 de julio de 1940 fue designado el almirante de flota Lord Keyes. La designación no fue precisamente feliz, pues con sus modos de ser en lo personal, muy activo pero orgulloso y colérico, y una jerarquía demasiado elevada, condujeron, más bien, a contrariar a las cabezas de los tres servicios, que además, como consecuencia de la decisión de Keyes de establecerse fuera de Whitehall, tendieron a segregar la "Armada Privada de Keyes". Todo lo contrario de lo que era deseable para encarar operaciones con la participación de los tres componentes.

Roger John Brownlow Keyes (1872-1945) se había distinguido en China en 1900. Durante la Primera Guerra Mundial mostró, con el grado de vicealmirante, sus cualidades de líder en el comando de Dover y su famosa patrulla. En 1918 encabezó las operaciones anfibas destinadas a neutralizar las bases de submarinos en Zeebrugge y Ostende. Aunque el éxito fue parcial, esas acciones fueron consideradas como entre las más heroicas de ese conflicto

En enero de 1941 se creó un Centro de Adiestramiento Combinado (Combined Training Center, CTC) en Inverary, Escocia, a cargo del capitán de navío J. Hughes Hallet, mientras que otro fue establecido en el Canal de Suez.

Para febrero, unos 5.000 hombres habían sido destinados a la operación de los medios navales de desembarco en lo que se consideró el nacimiento de una segunda Armada Real, pero con el menosprecio del personal de ésta por considerarla como marginal, dan-



do lugar, en especial en el caso de los oficiales, de considerar esa asignación como temporaria y pedir el traslado a unidades navales.

Dos años más tarde, el prestigioso almirante Ramsay haría notar tal situación, que consideró un estado de cosas absolutamente no deseable, porque para las Operaciones Combinadas se requería contar de los mejores oficiales y personal, no pudiendo hacer frente siempre a los pedidos de cambios y conducir las operaciones con personal sin experiencia.

Buque de desembarco de infantería LSI (L) *Glenroy* de la Clase Glen. Transportaban 24 lanchas de asalto LCA y 3 lanchas de desembarco medianas LCM que posibilitaban la operación con 1.100 hombres.

El adiestramiento era de extrema dureza y en condiciones reales tanto como fuera posible, atento que era esencial que las tripulaciones de las embarcaciones de desembarco conocieran al dedillo sus obligaciones antes de operar con personal del Ejército en ejercicios conjuntas, de manera que ese componente mantuviera su confianza en la indiscutible capacidad marinera de la Armada Real.

Los que estuvieron sujetos a tal adiestramiento difícilmente olvidarán las largas noches y días pasados, mojados, pasados de frío, y en el extremo del cansancio, en aguas y costas de los "loch" escoceses.

Se dio particular importancia a la selección y adiestramiento de los equipos de playa navales con la tarea clave de arribar a la costa adversaria con las tropas de asalto iniciales del Ejército, con el fin de asegurar un área inmediata de desembarco y organizar el ordenado flujo de hombres y abastecimientos a la cabeza de playa.

En octubre de 1941, Churchill designó, en reemplazo del septuagenario Keyes, a un personaje que por sus condiciones personales era casi exactamente su opuesto. El capitán de navío Mountbatten, elevado a la jerarquía de comodoro, era "joven, enérgico, ambicioso, inteligente, encantador y ansioso de promover su propia producción de resultados tras veinte años de pacientes trabajos".

Mountbatten estimó que serían necesarios 16.000 hombres para la operación de los medios de desembarco, de manera que puso en marcha un plan de expansión en los centros de Operaciones Combinadas en Inverary, Trono y Dunadold

En 1942, cuando los primeros americanos arribaron a Gran Bretaña para tomar conocimiento de la organización para operaciones combinadas "encontraron algo digno de ser admirado y apoyado".



Lancha de desembarco LC 18, antecesora de las lanchas de desembarco mecanizadas, en la foto utilizada para el transporte de una pieza AA de 3,7".

En marzo de 1942, en contra de los deseos del Primer Lord Naval, Churchill promovió a Mountbatten a vicealmirante y comandante de Operaciones Combinadas con un asiento en el Comité de Jefes de Estado Mayor.

Terminada la guerra y después de haber sido Comandante Supremo aliado del Teatro del Asia Sudoriental y último virrey de la India, Mountbatten regresó al servicio naval con el grado de contraalmirante como comandante de la primera escuadra de cruceros en el Mediterráneo, para alcanzar posteriormente la jerarquía de almirante de flota y Primer Lord Naval, el mismo cargo que desempeñara en 1914 su padre, el príncipe Luis de Battenberg.

El dinámico comandante presionó para la provisión de un mayor número de embarcaciones de desembarco. En el último cuatrimestre de 1941 se encontraban en construcción en Gran Bretaña 348 de ellas. El programa de 1942 incluyó 1.168 a ser terminadas en 1943. Entonces, los británicos apelaron a los EE.UU. como principal proveedor. En enero de 1942, el presidente Roosevelt aprobó la producción para Gran Bretaña de 200 buques de desembarco de tanques (LST) con capacidad oceánica; 200 LCTs y siete buques de desembarco dique (Landing Ships [Dock]).

En abril de 1942, Mountbatten materializó una antigua previsión del desaparecido ISTDC, con la conversión del crucero auxiliar *Bulolo*, de 9.111 toneladas, propulsión Diesel, dos ejes, 15 nudos, como buque comando de Operaciones Combinadas de desembarco, armado con cuatro piezas AA de 4", cinco de 40 mm y 14 de 20 mm, con una dotación de 264 hombres; podía transportar seis lanchas de desembarco y 258 soldados. Al que en poco tiempo siguió la modificación del trasatlántico francés *Charles Plumier*, rebautizado *Largs*, de 5.850 toneladas, propulsión Diesel, dos ejes, 17 nudos, al que se armó con un cañón AA de 4", dos de 40 mm y 14 de 20 mm, con una dotación de 284 hombres. Cuatro lanchas de desembarco y 110 soldados. Ambos, equipados con los medios de comunicación necesarios para su misión, demostrarían su valer en la "Operación Torch".

Por su parte los americanos, en 1927, habían puesto en vigencia un manual de desembarcos combinados publicado por el Consejo Conjunto de la Armada y el Ejército que fue posteriormente reeditado en 1935. En 1934 se llevó a cabo un ejercicio combinado en Culebra Island al E de Puerto Rico. Cuatro años más tarde apareció el manual que sería aplicado en el desarrollo de la Segunda Guerra. En 1941, el comandante de la Flota del Atlántico, almirante King, dirigió un ejercicio de mayor magnitud, nuevamente en Culebra Island, aunque para entonces todavía no contaban con embarcaciones especializadas para el desembarco de tanques y vehículos. Los americanos no consideraron hasta mucho más tarde la necesidad de buques comando y para la "Operación Torch" emplearon uno de los buques de guerra, ocasión en que se pusieron en evidencia las falencias previstas por el ISTDC británico años antes.

### Experiencias anteriores a la "Operación Torch"

Cuando los aliados debieron encarar la concreción de la "Operación Torch", los británicos habían acumulado un gran número de experiencias, algunas desastrosas, para adoptar las previsiones que aseguraran el éxito de la misma, experiencias que naturalmente compartieron con su aliados.

Además de los distintos episodios de la campaña noruega, los ataques sobre costas enemigas en los dos últimos años habían abarcado desde aquellos en pequeña escala, como las incursiones de los "Commandos", como el llevado a cabo en las islas Lofoten en marzo de 1941, el destinado a destruir las compuertas del dique en St. Nazaire un año más tarde y uno poco exitoso sobre Tobruk en septiembre de 1942. De mayor envergadura y significación, por haber sido llevada a cabo a miles de millas de la metrópoli, fue la captura de Diego Suárez en Madagascar (BCN N° 799, página 604), en mayo de 1942. La más grande experiencia en operaciones combinadas provino del desastre en Dieppe, el 19 de agosto del mismo año.





El 3 "Commando" adiestrándose en combate en localidades aprovechando las ruinas provocadas por los bombarderos alemanes en el E de Londres.

## Dieppe

Fue la operación combinada de mayor magnitud encarada hasta entonces en el teatro europeo por parte de los aliados. Significó el empleo de 237 naves, de ellas, 8 destructores, 9 buques de desembarco de infantería, 39 embarcaciones costeras (cañoneras, lanchas, etcétera), 179 lanchas de desembarco y 2 calificadas como misceláneas. Las fuerzas de desembarco comprendían 4.961 hombres del Ejército canadiense y 1.057 "Commandos" acompañados de 50 "Rangers" de los EE.UU., con un batallón de 58 tanques Churchill.

El empleo de tropas canadienses se justificó porque se encontraban en Gran Bretaña desde hacía más de dos años sin que hubiesen participado en acción alguna y por considerar que un excesivo período de ociosidad podría afectar la moral de las mismas y debía dárseles la oportunidad de ser probadas en combate.

La RAF desplegó 67 escuadrillas, 60 de ellas de caza, mientras que la USAAF proveyó otras siete

Según distintos autores los motivos para emprender la "Operación Jubilee" fueron:

- Materializar una amenaza a los alemanes en su frente occidental que podría obligarlos a retirar tropas y medios del frente ruso o al menos evitar el envío de fuerzas al frente oriental desde Francia.
- Proveer a los planificadores del segundo frente con información de primera mano respecto de los pros y contras de centrar una invasión sobre un puerto, que seguramente estaría fuertemente defendido pero que facilitaría el desembarco de abastecimientos.
- Era necesario poner a prueba un gran cantidad de equipamiento que había sido fabricado especialmente para operaciones combinadas en consideración que la experiencia que se ganase sería de utilidad para el beneficio de operaciones de mayor magnitud.

La selección de Dieppe como objetivo se decidió en base a:

- Se encontraba dentro del alcance de los aviones de caza con base en el S de Inglaterra.
- Tenía objetivos militares para los que valía la pena la operación:
  - La existencia en las cercanías de una estación de radar.
  - Un aeródromo de aviones de caza.
  - Cuatro baterías de cañones pesados.
  - El puerto, diques y naves diversas.
  - Varias instalaciones militares y navales.



“Rangers” de los EE.UU. en adiestramiento con los “Commandos” británicos.

Pero, por otro lado, los críticos han hecho notar que Dieppe estaba lejos de ser calificado como un objetivo ideal:

- Estaba fuertemente defendida a ambos lados del puerto.
- Existen acantilados muy altos, desde los que se puede controlar una aproximación desde el mar.
- Excepto el correspondiente a la ciudad, los accesos en los acantilados son pocos y de reducidas dimensiones.
- La existencia de arrecifes rocosos restringían la duración del estado de la marea en la cual las lanchas se podían aproximar.
- Un muro sin brechas defendía la ciudad de un intento directo de invasión, aunque probablemente haya sido construido como defensa contra los embates del mar.

En abril de 1942 comenzó la planificación en el Centro de Operaciones Combinadas.

Se discutieron extensamente dos alternativas:

- Llevar a cabo un ataque frontal sobre Dieppe en sí misma con el apoyo de desembarcos y paracaidistas en los flancos.
- No realizar un ataque frontal y limitarse a los flancos en mayor escala.

El Ejército favoreció el primer modo de acción, fundamentalmente debido a que desembarcos en los flancos debían realizarse a gran distancia del objetivo y por lo tanto se perdería el factor sorpresa al tiempo que tuviese lugar el ataque sobre el objetivo principal. La Armada se mostró preocupada por los riesgos de un ataque frontal, pero consideró factible llevar a cabo el desembarco si las tropas terrestres lo aceptaban.

La decisión de atacar Dieppe se aprobó el 13 de mayo de 1942. Para la planificación y mando de las tropas se designó al general Montgomery.

El plan inicial preveía que los canadienses desembarcarían frontalmente en dos puntos de las playas del puerto, destruirían instalaciones militares, para retirarse posteriormente. Para neutralizar las baterías costeras en los promontorios a ambos lados del puerto se emplearían paracaidistas. Dieppe sería previamente atacada por el Comando de Bombardeo de la RAF. Una importante fuerza de cazas daría cobertura a los desembarcos. Como toda operación anfibia con oposición se suponía contar con el apoyo de cañones navales de gran calibre.

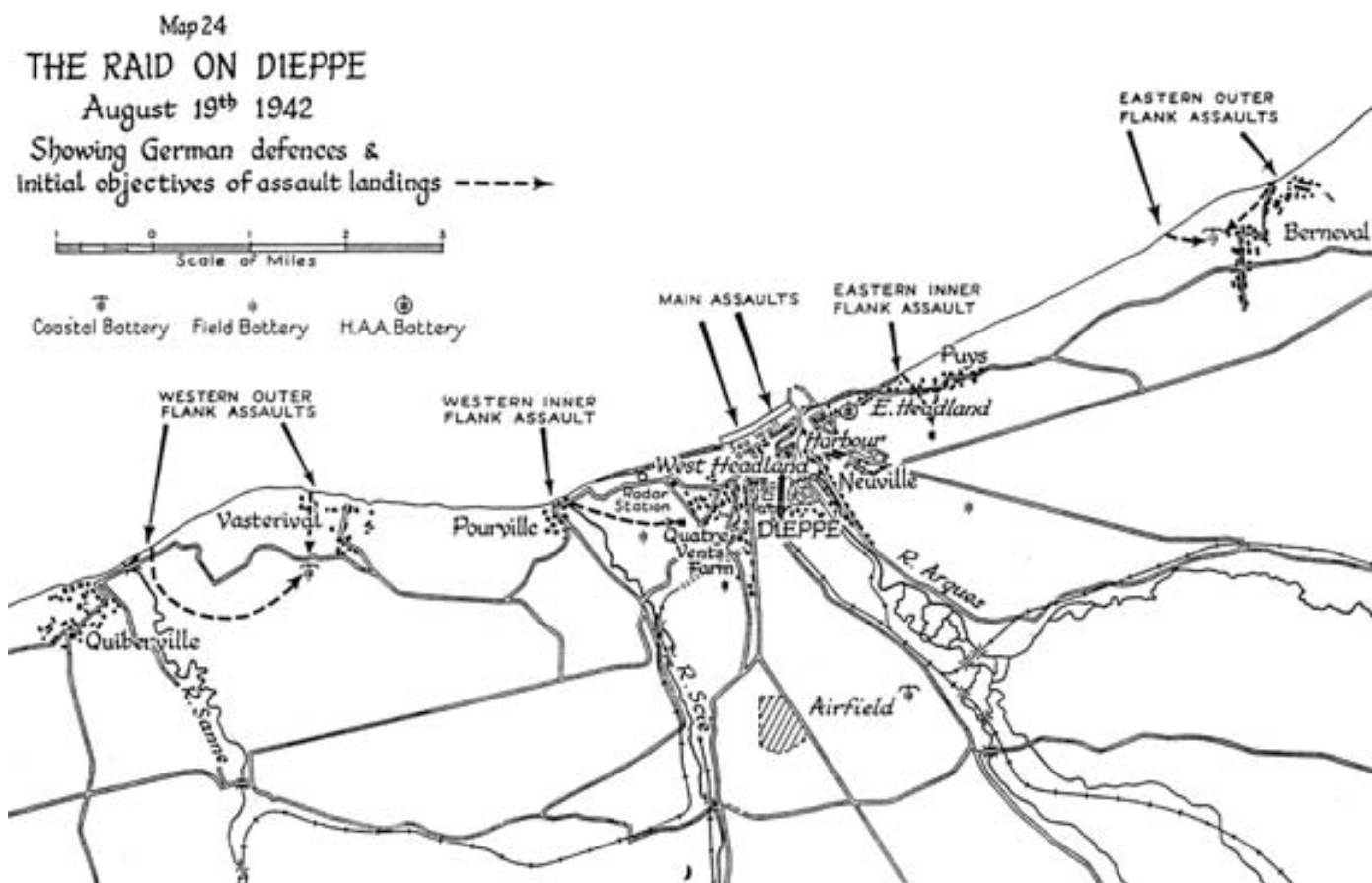
Se discutió la proposición de bombardear la ciudad y el puerto, poco antes del desembarco, violando la directiva vigente de no atacar ciudades francesas durante la noche, y aunque Churchill estaba dispuesto a la excepción, se decidió no concretarla porque alertaría al enemigo y la destrucción de casas dificultaría la penetración de los tanques en la ciudad.

Otros hicieron notar que un bombardeo sobre la ciudad llevaría a la población civil francesa a ponerse en contra de los aliados.

En reemplazo del bombardeo aéreo, el comandante naval pidió al Almirantazgo un incremento sustancial del fuego naval de apoyo; todo lo que consiguió fueron dos destructores más. La negativa se debió a la aversión de entonces a exponer unidades pesadas a los inevitables riesgos de bombas y minas y por algunas experiencias anteriores poco felices en cuanto a enfrentamientos entre buques y defensas costeras, aunque posteriormente, ante el fracaso hubo pesar por no haber empleado un acorazado. Cabe recordar el plan previsto, pero no concretado, de sacrificar uno de esos buques en Tobruk para bloquear ese puerto, vital para el abastecimiento de las fuerzas del Eje en el N de África.

La operación prevista para el 4 de julio de 1942 debió ser cancelada por razones meteorológicas.

Más adelante, ese mismo mes, el Primer Ministro se inclinó por llevarla a cabo con una planificación modificada y con el muy serio riesgo en cuanto a seguridad por las infidencias que podían haberse dado al ser liberadas las tropas de su acuartelamiento cuando fue inicialmente cancelada la operación, después de haber sido informadas de los planes sobre Dieppe.



Montgomery se trasladó a Egipto para hacerse cargo del 8vo Ejército, por lo que Mountbatten quedó como único responsable, y por su parte los alemanes tomaron nota de la concentración de medios en puertos del S de Inglaterra y adoptaron medidas en consecuencia con la consiguiente pérdida del factor sorpresa. No se alteró fundamentalmente el plan inicial en lo referente a un ataque frontal sobre Dieppe. Se canceló la intervención de los paracaidistas, siendo reemplazados en la misión de neutralizar las baterías por los "Commandos".

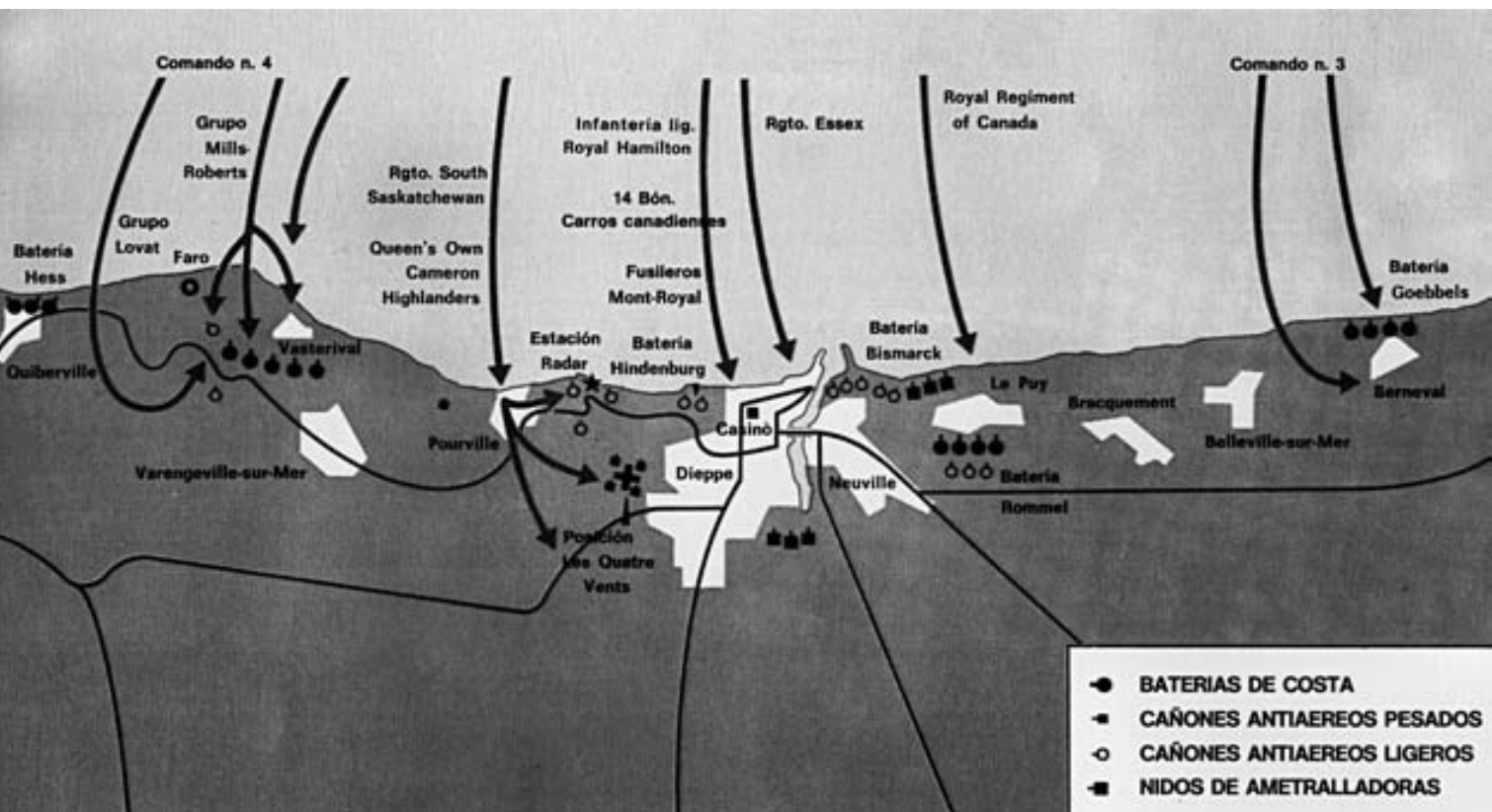
Mientras que el ataque frontal debía capturar y ocupar por un tiempo la ciudad, los ataques de flanco serían tres a cada lado de la ciudad y su puerto:

- Los ataques de flanco exteriores debían capturar las baterías de cañones pesados en las cercanías de sus puntos de desembarco.
- Los interiores, tenían como misión tomar otra batería y un punto fuerte para después desde la retaguardia proceder al asalto de las alturas que dominaban la ciudad,
- Algunas unidades de desembarco en los flancos se internarían tierra adentro hacia el aeródromo de cazas alemanes y su cuartel local.

En el denominado exterior occidental desembarcarían en dos puntos, uno en una playa intermedia entre Quiberville y Vasterival para tomar camino al E y atacar una batería costera y otro directamente sobre Vasterival. El interior occidental atacaría en Pourville para luego dirigirse hacia el E. El interior oriental desembarcaría al E de Puy y el exterior oriental atacaría en dos puntos, uno sobre Berneval y el otro al W para neutralizar otra batería costera.

El fuego naval de apoyo estaría dado por las piezas de 4" (101,6 mm) de los destructores y algunas lanchas de desembarco equipadas para dar apoyo cercano.

LCF (L). Lancha de desembarco Flak, grande. Una LCT modificada y armada con 8 piezas de dos libras (40 mm) o con dos cañones de 4,6" (119 mm).



#### El ataque a Dieppe.

LCS (M). Lancha de apoyo de desembarco mediana, con mortero de 4" para producir cortinas de humo y un montaje de dos ametralladoras de 12,7 mm.

Los británicos sabían que los alemanes contaban con cinco baterías de artillería costera en las cercanías de la ciudad con un total de unos veinte cañones, muchos de ellos navales de 150 mm. Además disponían de numerosas piezas AA, algunas de ellas con posibilidad de ser empleadas contra blancos navales de superficie o terrestres y docenas de armas automáticas emplazadas en posiciones fuertemente protegidas.

Los ataques en los flancos se iniciarían a 0450 y los desembarcos principales media hora más tarde.

El embarque de las tropas y los tanques se llevó a cabo el día 18. Los buques y lanchas de desembarco, divididos en trece grupos, zarparon de Portsmouth, Newhaven y Shoreham. La fuerza de cobertura estaba dada por ocho destructores, cañoneras y lanchas. En uno de los primeros, el *Calpe*, embarcaron los comandantes militar y naval de la operación mientras que al *Fernie* fue asignado como reemplazo del primero como sede de esos comandos. Dos escuadrillas de barreminas partieron con anticipación para abrir un canal en un campo de minas que estuvo disponible al arribar las fuerzas de desembarco.

Poco antes de las 0300 del 19 de agosto, la disposición de las naves era más o menos como se indica:

- Cuerpo principal buques de desembarco de infantería y sus escoltas.
  - *Prins Albert* con el "Commando N° 4" a desembarcar en el flanco exterior occidental.
  - *Prinses Beatriz e Invicta* con el Regimiento South Saskatchewan con destino al flanco interior occidental.
  - *Queen Emma y Prinses Astrid* con el Regimiento Real de Canadá a desembarcar en el flanco interior oriental.
  - Un grupo de lanchas de desembarco con el "Commando N° 3" con destino al flanco exterior oriental.
- Seguidos por:
- *Glengyle, Prince Charles y Prince Leopold* con los regimientos canadienses Real Hamilton de infantería liviana y Essex Scottish.
  - *Duke of Wellington*, con refuerzos para el flanco interior oriental.

A popa de éstos seguían los destructores *Calpe* y *Fernie*, la cañonera *Locust* con un Comando de la Real Infantería de Marina, y luego lanchas transportando el Cameron Highlanders de Canadá como refuerzo del flanco interior occidental y la reserva a flote materializada por los fusileros Mont Royal. Las naves trasportando a los tanques seguían a retaguardia.

Los buques arribaron a sus posiciones a unas 10 millas de la costa y allí entre las 0300 y 0320 arriaron sus lanchas y las tropas fueron transferidas a las mismas, que previa formación iniciaron su desplazamiento hacia las playas. Con la tarea realizada casi en tiempo los buques de desembarco retornaron a Inglaterra.



Lord Lovat, a la derecha, con oficiales del 4 "Commando" previo a una incursión en la costa francesa en abril de 1942.

### Flanco exterior oriental

A 0347 un grupo de lanchas de las que llevaban los comandos destinados al flanco exterior oriental se encontró en medio de un convoy costero alemán, a lo que siguió un combate que provocó un considerable desorden en la formación. De las 23 embarcaciones sólo siete alcanzaron la playa prevista y pudieron desembarcar 18 hombres del "Commando N° 3" bajo el mando del mayor Peter Young.

Los destructores encargados de dar apoyo no intervinieron porque se supuso que los disparos provenían de tierra.

Poco menos de una hora antes, el Comandante en Jefe Portsmouth había advertido al comandante de la fuerza naval de la presencia de embarcaciones no identificadas con un rumbo que probablemente las pusiera en contacto con las lanchas de desembarco. La importancia de la advertencia fue considerada en el *Fernie* pero no en el *Calpe*. El comando local alemán consideró el encuentro como uno entre las escaramuzas que tenían lugar frecuentemente en aguas del canal. En cambio el informe del Ejército expresó que fue motivo para alertar las defensas y luego atribuir esta circunstancia a la pérdida del factor sorpresa para los británicos.

Por lo tanto la incursión en el flanco exterior oriental constituyó un casi fracaso total, sólo atenuado porque el pequeño grupo desembarcado logró acercarse a la batería rodeándola y establecieron combate con las tropas que la guarnecían, a la que lograron dominar por un tiempo, para luego arreglárselas para reembarcar y retirarse. Como consecuencia de esta acción la dotación de los cañones alemanes no logró impactos en las embarcaciones.

### Flanco interior oriental

Del éxito de este ataque dependía en gran medida el desembarco frontal principal sobre el puerto y la ciudad. Las lanchas se demoraron 16 minutos y como consecuencia estuvieron sujetas a la luz diurna. Su acción estaba basada fundamentalmente en la sorpresa y para preservarla no hubo bombardeo previo. Las tropas fueron sometidas a fuego aplastante, sufriendo gran número de bajas. Solamente unos pocos lograron alcanzar la playa. El fracaso fue completo y tendría grave influencia en el ataque central.

### Flanco exterior occidental

Los 250 hombres del "Commando N° 4", al mando del teniente coronel Lord Lovat, desembarcaron en tiempo y sin oposición y mediante un asalto a punta de bayonetas capturaron la batería Hess. A 0730 reembarcaron llevándose los heridos, las bajas fueron escasas y su desempeño fue un modelo a imitar en futuras operaciones.

### Flanco interior occidental

Las unidades canadienses South Saskatchewan y Cameron Highlanders desembarcaron exitosamente y se desplazaron para atacar sus objetivos, algunos de los cuales fueron



Una LCP(L) llevando hombres del 3 "Commando" de regreso de Dieppe. 25 de estas embarcaciones de madera fueron hundidas o dispersadas por trawlers armados alemanes, de manera que sólo cuatro arribaron a la playa al E de Dieppe.

capturados; pero el éxito inicial no pudo ser mantenido ante el arribo de refuerzos alemanes y el fracaso de la unión prevista con tanques y tropas provenientes de los desembarcos principales.

El fracaso de los ataques en el flanco oriental y el éxito parcial en el occidental determinaron que los germanos siguieran en posesión de la casi totalidad de las baterías y las alturas dominantes del área de desembarco central, a pesar de lo cual éste siguió como estaba programado.

### Ataque central

Las lanchas alcanzaron las playas en la hora prevista, pero al tiempo que se detuvo el fuego naval de apoyo y los ataques aéreos, los alemanes abrieron un terrible fuego sobre las zonas de desembarco, desde posiciones de enfilada ocultas en los acantilados. A pesar de haber sufrido la atención de las baterías germanas, las LCT lograron poner en tierra 27 de los treinta tanques previstos en la primera ola; parte de ellos no experimentó dificultades serias en superar el muro en los extremos de éste, donde su altura alcanzaba solamente los 60 centímetros, no así en el centro, donde además de una mayor altura, una zanja había sido excavada frente al mismo. Del número indicado, unos 12 llegaron al bulevar detrás del muro, pero allí fueron detenidos por bloques que los zapadores intentaron infructuosamente destruir. Ninguno pudo ir más allá. Los esfuerzos de los destructores y lanchas artilladas también fueron vanos al no poseer el poder de fuego adecuado para contrarrestar el del enemigo. Sin conocimiento apropiado de la situación de las tropas desembarcadas, a 0700 el general Roberts envió la reserva flotante, los Fusileros Mont Royal, que al desembarcar fueron sometidos al intenso fuego de los defensores que les impidió avanzar más, al tiempo que sufrían serias bajas. En lo que ha sido considerado un símil de la Carga de la Brigada Ligera, a 0830 fue destacado el "Commando" de la Real Infantería de Marina como refuerzo de las tropas terrestres, que fueron sometidos al más increíble fuego por todo tipo de armas. Su comandante, teniente coronel J. P. Phillips, a costa de su vida, logró señalar a lanchas que lo seguían que se retiraran al amparo de las cortinas de humo y de esa manera salvó a unos 200 hombres. Sometido al intenso fuego germano, Phillips se paró sobre la cobertura de la timonera de la LCM para llamar la atención a las otras embarcaciones hasta que fue abatido.

La LCF N° 2, armada con dos cañones, se acercó a tiro de quemarropa en apoyo de la tropa desembarcada, hasta que finalmente su comandante, el teniente Graham, de la Reserva Naval Voluntaria, fue muerto, las armas acalladas y terminar hundida.

Esta acción significó el fin del ataque frontal sobre Dieppe. A 0900 se consideró la inutilidad de proseguir y se dispuso la retirada para las 1100.

### Retirada del flanco interior occidental

Poco antes de 1100 se destacaron unas doce de las mejor protegidas lanchas de desembarco. Bajo un intenso fuego procedieron al rescate de los sobrevivientes de los regimientos South Saskatchewan y Cameron Highlanders. En una escena confusa parte de los soldados se internó en el mar para abordarlas. Algunas lanchas al arribar a las playas tuvieron sus rampas obstruidas con muertos y heridos, otras fueron alcanzadas y hundidas cuando se alejaban. Los esfuerzos de los destructores y cañoneras para proteger la retirada resultaron casi vanos ante la superioridad artillera alemana. Las LCA 250 y 325 rea-

lizaron tres aproximaciones al infierno desatado por el enemigo. El comandante del primero de los regimientos mencionados organizó una retaguardia para mantener a los alemanes alejados de la playa y allí siguieron hasta que se les agotó la munición. Cuando a 1215 la última lancha se aproximó no había señales de vida.



### Retirada del área central

Las lanchas destinadas al rescate fueron protegidas por cortinas de humo que las ocultaron de la vista de los artilleros alemanes. Tan pronto como pasaron a ser visibles fueron sometidas a un intenso cañoneo. El plan era llevar las tropas en embarcaciones de asalto hasta naves mayores, ubicadas a una milla, pero muchas de las lanchas fueron hundidas como también las naves de mayor tonelaje que intentaron acercarse a la costa. A 1130 los destructores se aproximaron para aportar un mejor soporte artillero pero también sufrieron las consecuencias, cuando El *Brocklesby* y el *Fernie* fueron alcanzados. A mediodía la *LCA 186* se acercó a las dos playas de Dieppe, donde recogió 30 hombres que estaban nadando. Solamente se observaron dos vivos en las costas, convertidas en una "carnicería" de naufragios de lanchas, tanques ardiendo, equipos varios y muertos canadienses y británicos.

A 1220 el oficial encargado de la evacuación informó que nada más podía hacerse; bajo condiciones extremadamente dificultosas, 1.000 hombres habían sido rescatados. A 1240 el *Calpe* se aproximó a la costa para comprobar si era posible alguna evacuación adicional; rápidamente fue objeto del fuego alemán y no se observaron tropas en situación de ser rescatadas. A 0100 comenzó la retirada general de las naves sobrevivientes, bajo el continuo ataque de la Luftwaffe. El *Calpe* fue alcanzado y el *Berkeley* tuvo que ser hundido después de sufrir graves daños. A medida que se alejaban pasó a intensificarse la protección de los cazas de la RAF, que evitaron otras bajas.

### Participación aérea

La participación aérea por parte de ambos bandos se inició en reducida escala para ir incrementándose durante la jornada hasta adquirir niveles de gran intensidad. Los bombarderos livianos de la RAF, en magnitudes reducidas, poco y nada lograron para neutralizar las defensas alemanas. La labor de los cazas ha sido calificada como espléndida en el ataque con gran decisión sobre posiciones enemigas pero el poderío de sus armas no fue suficiente para resultados satisfactorios. De mejor rendimiento fue considerada la labor de protección de las fuerzas navales en retirada con las tropas supervivientes a bordo. La RAF perdió 88 cazas del total de 106 aviones abatidos, mientras que la Luftwaffe perdió 25 bombarderos y 23 cazas, atribuyéndose la diferencia a la ventaja alemana de operar muy cerca de sus bases.

### Pérdidas

De los 4.961 canadienses involucrados, 3.363 fueron bajas (68%), como también 247 de 1.057 "Commandos". De los 2.200 canadienses y británicos dados por desaparecidos, la mayoría fueron tomados prisioneros.

El porcentaje de bajas de los canadienses fue superior a las registradas en los insensatos ataques de la Gran Guerra, puestos como ejemplos paradigmáticos de inútiles carnicerías. La situación dio lugar a expresiones virulentas de resentimiento respecto de la conducción británica, que ha perdurado en la historia militar canadiense

Comandos son transportados por el cañonero fluvial HMS *Locust* y otras embarcaciones rumbo a las facilidades portuarias de Dieppe. Su objetivo fue cambiado para ir en apoyo de tropas canadienses.



El averiado destructor *Berkely* es hundido mediante un torpedo cuando los británicos se retiran de Dieppe.

La armada perdió un destructor y 33 lanchas de desembarco con 550 bajas. Las de la RAF fueron 190. Se perdió la totalidad de los 30 tanques de la primera y única ola, porque el resto retornó a Inglaterra sin desembarcar. Las bajas germánicas alcanzaron a unos 600 hombres de los tres servicios.

### Críticas y lecciones

#### Británicas

En un análisis retrospectivo, Roskill, en *The War at Sea*, menciona que el plan adolecía de varios defectos:

- Excesiva confianza basada en la sorpresa, en una situación en la que difícilmente se la hubiese logrado; aun considerando que los ataques en los flancos hubieran sorprendido a los alemanes, los defensores del puerto y la ciudad habrían estado en alerta antes que el ataque frontal fuese iniciado.
- El fuego naval de apoyo, tanto en el número de unidades como en calibre de los cañones, ya sea cercano o distante, estaba lejos de ser el adecuado para enfrentar el número y densidad de las armas del enemigo.
- El plan era extremadamente complicado. Un número excesivo de objetivos diferentes, una demanda de exactitud en el desarrollo cronológico de los acontecimientos y una falta de flexibilidad en muchos aspectos. Como ejemplo, el éxito del ataque frontal principal dependía de la posibilidad que los desembarcos en los flancos cumplieran con su misión, así como de la neutralización de los cañones que dominaban el área como consecuencia de la acción de buques y aviones. Los tanques no podían abrirse paso hacia la ciudad hasta que los zapadores volaran las obstrucciones que se interponían en su camino. Si las misiones previas al ataque principal no podían ser cabalmente llevadas a cabo, la totalidad de la misión estaría comprometida.

Otras fuentes indican que al no haberse logrado los objetivos previos, el ataque frontal debió haber sido cancelado; naturalmente es una opinión nacida en la tranquilidad del escritorio y no en medio del problema, con escasez de recursos adecuados, entre ellos, en esencia, las comunicaciones entre el comandante embarcado y sus fuerzas en tierra.

Según Correlli Barnett en *Engage the enemy more closely*, el fracaso se debió fundamentalmente a “un plan poco adecuado que contempló el empleo de la mayor parte de la fuerza de desembarco en un ataque frontal contra las poderosas defensas de Dieppe, en lugar de encarar acciones sobre los flancos, un desatino del que fueron responsables Mountbatten y, por parte del Ejército, el general B. L. Montgomery”.

Según otros autores, cuando la postergación del ataque a Dieppe permitió a los alemanes considerar que estaba próxima a llevarse a cabo una operación contra algún objetivo de la costa francesa y en consecuencia disponer el refuerzo y el estado de alerta, “Jubilee” debió haber sido cancelada, pero existían razones de orden político relacionadas con los insistentes reclamos de los soviéticos de abrir operaciones en occidente por encontrarse muy presionados en su propio frente. También Dieppe sirvió para atemperar las iniciativas de los americanos, que querían llevar a cabo la invasión de Francia lo antes posible.

#### Alemanas

Plan excesivamente detallado.



Los alemanes capturaron copias completas de las órdenes de la operación, y de su lectura, llegaron a la conclusión que el germen del fracaso había estado dado por el exceso de detalles y demandas de precisión, de manera que carecían de la flexibilidad necesaria para el caso que surgieran dificultades o imprevistos.

- Falta en bombardear continuamente e intensamente el perímetro de la cabeza de puente.
- Lanzar tropas y tanques en un ataque frontal sobre Dieppe
- Falta en emplear tropas aerotransportadas o paracaidistas.

Consideraron que si tropas aerotransportadas hubieran aterrizado en el flanco oriental y si tanques hubiesen apoyado el ataque en flanco occidental, la situación se les hubiera presentado bastante difícil. El empleo de tanques en ese flanco había sido considerado pero finalmente rechazado en el plan británico.

Una conclusión errónea de la evaluación alemana fue que cuando se produjera la invasión de Europa, el ataque inicial de los aliados estaría destinado a capturar un puerto importante.

### Navales

- Se consideró que la más grande lección de este raid fue que era inaceptable la práctica de coleccionar, de toda clase de fuentes, los buques y embarcaciones necesarios para un tan complicado propósito como una operación combinada.  
Se recomendó y el Almirantazgo aceptó que se debía contar con una organización permanente y que ésta debía tener “una coherencia comparable a la de cualquier otra formación de primera línea”.
- Quedó demostrado que los grandes cañones de buques bombardeando a distancia y los cohetes y piezas del apoyo cercano eran tan esenciales como una adecuada cobertura aérea.  
Más adelante en Salerno serían los cañones navales los que evitarían un desastre.
- Era esencial el bombardeo continuo sobre las defensas costeras por parte de unidades navales pesadas durante el desplazamiento de las embarcaciones hacia la costa y durante el desembarco de sucesivas olas de asalto.
- Haber desembarcado en un sector erróneo cuando había alternativas más favorables.
- Se confirmó la necesidad vital de contar con un buque comando para un efectivo control aire.
- Se ratificó lo experimentado en eventos anteriores (en particular Noruega, Grecia, Creta, Malaya), que el dominio del aire era un prerequisite esencial para los ataques desde el mar, y por ello se había asignado un considerable número de escuadrillas de cazas.



Arriba, lanchas de desembarco se acoderan a un destructor durante la retirada de Dieppe. El cañón autopropulsado Bren fue uno de los pocos vehículos rescatados.

Abajo, lanchas de desembarco rumbo a Dieppe protegidas por cortinas de humo.



Una playa de Dieppe, al cabo de la fracasada incursión.

### Otras

- Las defensas fijas enemigas debían ser destruidas o al menos neutralizadas, antes que las tropas fueran desplazadas a la costa dentro del alcance de esas armas.

El día siguiente, 20 de agosto de 1942, en una reunión del Gabinete de Guerra, el jefe de Operaciones Combinadas destacó el valor que las lecciones aprendidas en Dieppe tendrían en la planificación de la invasión de Europa. Por su parte el vicejefe del Estado Mayor General Imperial recordó al Gabinete cómo la experiencia pasada había mostrado que un desembarco sin reparar el costo podría siempre ser llevado a cabo, pero que la segunda fase, la explotación, había invariablemente probado ser más difícil que el desembarco en sí mismo. Para los autores especializados en el tema, consideran que los sacrificios de la “Operación Jubilee” evitaron terribles fracasos en otras operaciones de mayor magnitud, como las que se llevarían a cabo en Sicilia y el territorio peninsular italiano.

### Otras consideraciones

- Las baterías alemanas se mostraron superiores, alcanzando las embarcaciones de desembarco y hundiendo un destructor.
- Cuando las lanchas sobrevivientes llegaron a la costa, los defensores, en alerta completa, abrieron fuego con resultados devastadores para los desembarcados.
- Por su parte, las orugas de los tanques Churchill no resultaron ineficaces en el ripio suelto de la playa y además se encontraron con un muro que salvo en los extremos les resultó prácticamente imposible de superar y, en consecuencia, fueron presa fácil de los cañones germanos.
- A pesar de las pérdidas, algunos canadienses lograron adentrarse en la ciudad.
- Mientras tanto, en las playas reinaba confusión con los refuerzos desembarcando en lugares erróneos.
- Con comunicaciones pobres con las fuerzas en tierra, el general Roberts a bordo de uno de los destructores, a 0900, dispuso la retirada que por las condiciones reinantes tomó más de cuatro horas.
- En cuanto a la actividad aérea, los cazas alemanes Me 109 y Fw 190, hicieron valer su superioridad, con la ventaja de proceder de aeródromos más cercanos respecto de sus contendientes de la RAF. ■