Conversaciones con un héroe de Normandía

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

Winston S. Churchill en su obra *Triunfo y Tragedia* referida a la segunda guerra mundial expresa en el capítulo I, "El día D" lo siguiente : *"los largos meses en que preparamos y planeamos la mayor operación anfibia de la historia, terminaron el día D, seis de junio de 1944. Durante la noche anterior zarparon las grandes Armadas de convoyes con su escolta sin que el enemigo lo supiera, a lo largo de los canales despejados, desde la isla de Wight hasta la costa de Normandía (...). En las veinticuatro horas del 6 de junio, los aparatos aliados hicieron más de 14.600 salidas".*

Entre los miles de jóvenes que llevarían a cabo el desembarco, tengo la fortuna de conocer a uno de ellos, hoy destacado miembro del directorio de la Asociación Cultural Peruano Británica y vicepresidente de su Comisión Cultural, quien accede a nuestras páginas de la Revista de Marina al haber conversado respecto a su experiencia en aquel desembarco que tanto significa en su vida personal y que tanto significó en la historia de la humanidad.

El formidable equipo estratégico de la operación "Overlord" estuvo constituido por el General Dwight Eisenhower, el Mariscal del Aire Sir Arthur Tedder, el Almirante Sir Bertrán Ramsay, el Mariscal del Aire Sir Strafford Ligh Mallory y el General Bernard Montgomery. De estos cinco hombres cuatro eran británicos y uno de ellos, el General Montgomery, un combatiente legendario. Jimmy Birkbeck se refiere a lo que significaba en las filas británicas Montgomery, llamado a menudo por su estatura física

"el pequeño Monty". Expresa que era una leyenda viva, irlandés oriundo de Ulster, un soldado religioso, que nunca bebió ni fumó, que exigía mucho en lo físico, marchas y gimnasio, en alguna ocasión y cuando iba a iniciar Montgomery una reunión de Estado Mayor y alguien por ahí fumaba o tosía expresó : "no se fuma ni se tose", luego autorizó: "*dos minutos para toser, luego cesan las toses durante veinte minutos, luego un minuto de tos autorizado*"...

Bernard Montgomery irlandés del norte había nacido el 17 de noviembre de 1887, tenía entonces 56 años de edad y era admirador de Oliver Cronwell. Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial ostentaba el grado de Mayor General. El 18 de agosto de 1942 es nombrado Comandante del VIII Ejército de Egipto, dos meses después atacaría y derrotaría al Afrika Korps –del no menos famoso General Erwin Rommel bautizado "El zorro del desierto"– en el Alamein. Gustaba Montgomery de aislarse, sólo hablaba con sus oficiales de Estado Mayor, hombre austero vivía en un remolque rodeado únicamente de sus ayudantes.

Eisenhower ponderaba mucho a este vencedor del Alamein. "Ike" Eisenhower en circunstancias de viajar de Londres a Washington pidió a "Monty" que estudiara la operación "Overlord", hasta entonces el plan de asalto consideraba un ataque inicial en un frente compuesto de tres divisiones. Montgomery por entonces comandante de VIII Ejército viajó a Londres el 2 de enero de 1944, estudió el plan de operaciones y sugirió cinco divisiones lo que fue aprobado desde Washington por "Ike". El 13 de enero éste arribó a Londres y al día siguiente se iniciaron los preparativos para la invasión bajo nuevas consideraciones. Es interesante anotar que entonces se varía la fecha inicialmente considerada el 1 de mayo aplazándose por lo menos un mes, se estudian obviamente las condiciones meteorológicas para la nueva fecha, mareas, Luna, etc.

El cuartel general de Eisenhower estaba situado en Bushey Park, era el llamado SHAEF *(Supreme Headquarter Alied Expedicionary Force)*, este contingente de trabajo estaba compuesto por 30.000 funcionarios entre militares y civiles. Se ha calculado que por cada contingente de 700 hombres combatientes en el primer asalto, 1.000 personas trabajaron en el SHAEF.

Sorprende lo escueto de la misión que recibe Eisenhower: "*Penetrará Ud. en el continente europeo y después en coordinación con las demás naciones aliadas iniciará operaciones que conduzcan hasta el corazón de Alemania y le permitan destruir sus fuerzas armadas*".

El Almirante Sir Bertran Ramsay estuvo a cargo del plan de transporte de las fuerzas aliadas a través del Canal de la Mancha; en el concepto de la operación estaba que las primeras divisiones de asalto establecían la cabeza de puente y luego empezaría el pase de una fuerza de 26 a 30 divisiones lo más rápido posible. Notemos que no se podían utilizar todos los buques al mismo tiempo, había que pensar en: cargar combustibles, suministros, reparaciones, inspecciones, etc.

Creó Ramsay la oficina Turco *(Turn Control Organization)* con el fin de organizar y controlar las rutas de los buques. Otra oficina llamada Buco *(Build-Up Control Organization)* se encargaba de las necesidades netamente militares y el tonelaje disponible buque a buque.

Ramsay tenía también a su cargo el bombardeo de la costa enemiga por cañoneo naval, esta operación empezó el día D a la hora H menos 40 minutos. Los acorazados apuntaban sobre los 15.000 metros, obuses perforantes de 356 y 380 contra baterías fijas y obras fortificadas, los cruceros y destructores utilizando su artillería de mediano calibre tuvieron como objetivo la defensa de playa poco antes del desembarco de las tropas.

El bombardeo aéreo contó entre otras plataformas principales las fortalezas volantes: "Lancaster", "Halifax" y "Liberator" a cargo de pilotos británicos y norteamericanos, esto se inició el día D poco después de la 00:00 horas. Se calcula que entre la hora H-30 y H-35 los bombarderos pesados lanzaron aproximadamente 2.000 toneladas de bombas. Constituye ya leyenda aparte de la Segunda Guerra Mundial el desempeño de los jóvenes aviadores en máquinas tipo caza y cazabombarderos, hombres que han inmortalizado aviones de los aliados como el Spitfire y el Mustang entre muchos otros.

Recordemos que en un desembarco de estas características las unidades navales de transporte van y vienen y si bien el amunicionamiento se hacía en Inglaterra con gran rapidez, se decidió que en determinados puertos se contara con verdaderos "paquetes" consistentes en cargamentos completos de munición por tipo de buque; al llegar el buque a puerto prácticamente era abordado por el "paquete", a lo que podríamos hoy considerar con cierta imperfección un contenedor.

Dentro de la feroz problemática –que en el presente artículo sólo se espiga someramente– estaba el hecho de la gran frecuencia de disparo de los cañones, lo que exigía el cambio de las cañas, operación que se dispuso en arsenales del norte de la isla, consideremos en esto que se contaba con unidades cuyos cañones eran también de grueso calibre.

Al igual que los comandos británicos, Birkbeck no escatima mérito alguno a Dwight Eisenhower y si bien considera el gran esfuerzo logístico estadounidense y el invalorable aporte de sus hombres, opina con patriótico orgullo que la operación "Overlord" pudo ser conducida por Montgomery.

El 7 de abril de 1944 tuvo lugar en la escuela de Saint Paul en Londres la exposición del proyecto del plan de asalto de las tropas terrestres que Montgomery presentaba a Eisenhower. Cubría éste una porción de costa de 100 kilómetros desde la desembocadura del río Orne (prácticamente al este de la zona Sword) hasta más allá de la desembocadura del río Vire (con desembocadura al este de la zona de Utah). Este planeamiento lo había trabajado Montgomery con su Estado Mayor en el cuartel general del 21 Grupo de Ejércitos.

Los británicos debían conquistar pues con cierta rapidez la cabeza de puente

que iba por el sur hacia Caen, que es zona de llanuras apta para operaciones de la aviación. Fuerzas americanas maniobrarían en demanda de conquistar Cherburgo, lo que según Montgomery supondría aproximadamente dos semanas como plazo hasta lograr el objetivo. Británicos y canadienses desde el sector de Caen y luego el oeste con apoyo de los ejércitos americanos de Bradley convergerían en el esfuerzo para enrumbar en gran conjunto al sur hasta el Loira, después en rumbo sureste al Sena y París.

Es un hecho que Inglaterra debió soportar en solitario durante mucho tiempo el esfuerzo de guerra frente a una Alemania que parecía invencible, cuesta hoy imaginarse lo que debió ser una ciudad constantemente bombardeada por cientos de aviones que descargaban sobre Londres, especialmente, miles de toneladas de bombas. Estos bombardeos eran generalmente nocturnos, pero el asedio era constante y no olvidemos el famoso cañón alemán Bertha que disparaba desde el continente hacia la isla.

Recapitulando, el área costera entre Cherburgo y Caen fue cubierto por cinco playas de desembarco, constituidas en el objetivo planteado a las fuerzas de asalto aliadas.

El sector americano cubrió las denominadas zonas de Utah, Puente Du Hoc y Omaha mediante la IV división reforzada y VII cuerpo que tomaron a su cargo la zona de Utah. El Comando de Rangers atacó Puente Du Hoc. La I división reforzada y el V cuerpo desembarcaron en Omaha.

El sector británico constituido por el II ejército británico subdividido por la 50 división y el 20 cuerpo lo hicieron a su vez sobre el área Gold. El I cuerpo y III división canadiense enfrentaron parte del área Gold y la playa Juno. La III división británica desembarcaría en Sword.

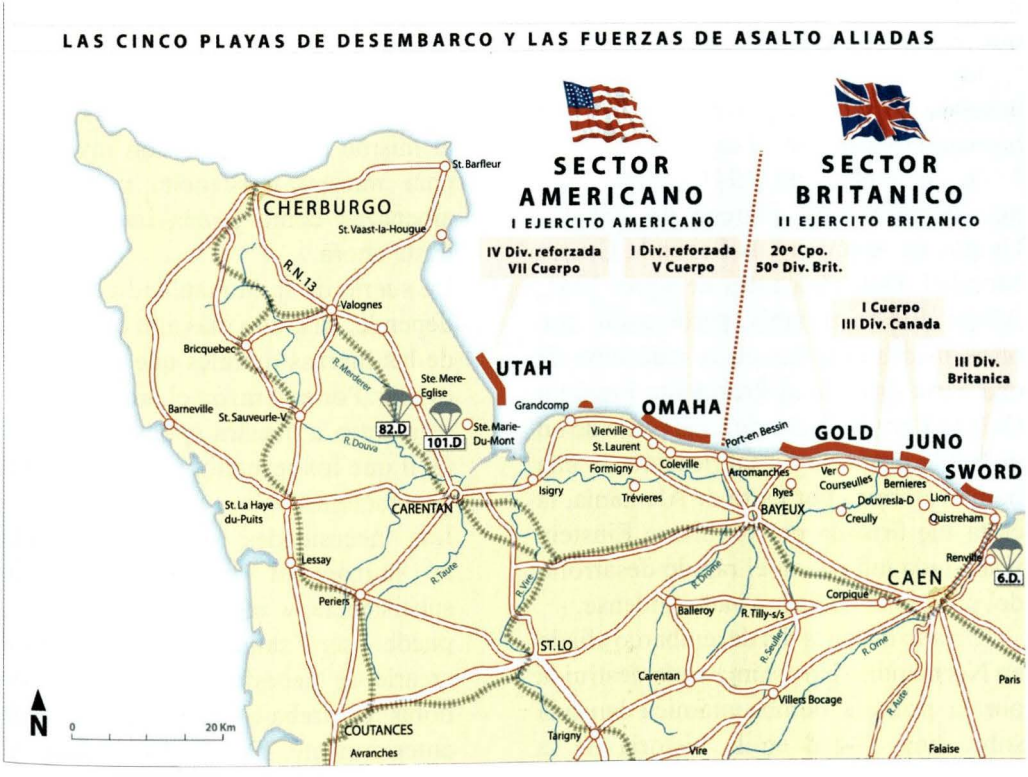
Un importante libro de Georges Blond intitulado *Desembarco en Normandía* destaca que el 7 de abril de 1944 Montgomery había declarado que "*Una vez establecido firmemente en tierra, mi plan consiste en amenazar con una penetración por el flanco este, es decir por el sector de Caen. Así conseguiré atraer a ese sector las principales reservas enemigas. La fijaré allí, utilizando para ello los ejércitos británicos y canadienses. Entonces abriré brecha por el flanco oeste utilizando los ejércitos americanos mandados por el General Bradley*". Esta aseveración sintetiza lo que hasta aquí hemos venido detallando.

El ingeniero James Birkbeck quien conformó el II ejército británico en el asalto a la playa Gold expresa que la estrategia de Montgomery tuvo dificultades en el apoyo que debió recibir por parte de las fuerzas combatientes en Omaha –el vector convergiendo desde ese sector hacia el británico desde el oeste–, pero Omaha resultó siendo el sector más castigados para la fuerza de ofensiva, allí la muralla defensiva alemana fue altamente eficiente, lo que se tradujo en graves pérdidas para los americanos y consecuentemente ello influyó en el planeamiento estratégico de Montgomery.

Es conocido que el mal tiempo conspiró sustantivamente contra los

planes de los incursores, James Birkbeck expresa que en el mismo momento de desembarco, es decir, en el mejor momento las olas tenían una altura de dos metros. Los británicos –y este es un punto de extraordinaria importancia, lo dice así nuestro entrevistado–, realizaron el asalto utilizando tanques con orugas y otras máquinas cuyas características de construcción eran adecuadas al terreno sobre el cual se darían los desplazamientos de las tropas, habida cuenta la diferente composición del suelo y también los obstáculos ingenieriles a vencer en demanda de enfrentar la llamada Muralla del Atlántico. Los buques arriaban sus plataformas y de inmediato las máquinas arribaban a las playas lo que daba, con la potencia ofensiva del tanque de guerra, protección a las tropas. Destaquemos aquí que el desembarco en el sector americano (Omaha y Utah) se realizó mediante nuestras conocidas lanchas con plataforma rebatible de tan común uso en la Marina.

Continúa el ingeniero Birkbeck precisando: "*Cada buque de desembarco conducía seis tanques con su propia dotación, tropas de asalto e ingenieros de combate*". Con la proverbial sencillez que caracteriza a James Birkbeck, protagonista que nos da su versión de primera mano de lo sucedido en Normandía, cuenta un episodio personal en plena acción: "*Uno*



de los tanques, que venía a continuación del mío, quedó sin propulsión, se apagó el motor, desembarqué del mío y enganché con un cable el tanque que venía –como lo he contado detrás del nuestro–, es decir continuamos nosotros, remolcando a la unidad compañera, y detrás de ésta la fila de tanques que desembarcaban de cada buque". Afirma que no recuerda el tiempo que le insumió esta tarea, que sin embargo en plena acción de desembarco debe habérsele hecho una eternidad hasta retornar a su unidad.

Ingeniero Birkbeck, ¿cuál es el sonido de la guerra?

Un infierno que mata, mutila y trauma, ¿puede haber algo más terrible que hombres matándose unos a otros?.

El Día D acaecía dos años y medio después del ataque japonés a la *base norteamericana de Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, hecho éste que determinó el ingreso de Estados Unidos de América a la Segunda Guerra Mundial. Dos años antes de aquel 1941, Albert Einstein había participado con otros físicos notables en la redacción de una carta dirigida al Presidente Franklin Delano Roosevelt donde le advertía de un probable proyecto de fabricación de una bomba atómica por parte de Alemania, la carta fue firmada por el mismo Einstein y sin duda influyó en el rápido desarrollo del programa nuclear estadounidense.

Un año después del desembarco aliado en Normandía, Hiroshima sería destruida por la primera bomba atómica lanzada sobre una ciudad en la historia de la humanidad, era el 6 de agosto de 1945 y el saldo en vidas humanas fue de 80.000 personas. El 9 de agosto del mismo año, otra ciudad japonesa, Nagasaki, sería blanco del segundo artefacto nuclear.

- "Pearl Harbor sin películas", *Revista de Marina,* abril – mayo – junio 2001 (primera parte) y julio – agosto – setiembre 2001 (segunda parte)

Invirtiendo los dos últimos dígitos de 1945 acudimos al año 1954, era mayo y en unas palabras que justamente Einstein dirige a estudiantes norteamericanos, expresa:

- "Las últimas generaciones nos han dado una ciencia altamente desarrollada y una técnica, en calidad de don extraordinariamente valioso, que proporciona las posibilidades de la liberación y del embellecimiento de nuestra vida: un don jamás ofrecido a las anteriores generaciones. Pero al mismo tiempo, este don involucra para nuestra existencia, peligros y amenazas como jamás han existido hasta ahora.

La suerte de la humanidad civilizada depende, en grado más alto que nunca, de las fuerzas morales que ella puede evocar. Por esta razón el problema que se plantea a nuestra época no es más fácil que los resueltos por las últimas generaciones.

Las necesidades que experimenta la humanidad en elementos de subsistencia y bienes de uso diario, puede ser satisfecha, pues para crearlo se necesita una inversión de horas de trabajo mucho menor que anteriormente. Pero, en cambio, el

problema de la distribución del trabajo y de los bienes producidos, se hizo más grave y más difícil de ser resuelto. Todos sentimos que el libre juego de las fuerzas económicas, la tendencia desordenada y desenfrenada por las posesiones y el poder por parte de los individuos aislados, ya no conducen de manera automática hacia una solución tolerable del problema. Se necesita una estudiada ordenación de la producción de bienes, de la inversión de la fuerza de trabajo y de la distribución de las mercaderías producidas, para evitar la exclusión amenazadora de fuerzas valiosas y productivas, y el empobrecimiento y embrutecimiento de grandes masas de población.

(...) ¿De quienes podrían surgir las fuerzas para esta clase de desarrollo espiritual? Sólo de aquellos a quienes se ofrece la posibilidad de fortificar su espíritu en los años juveniles mediante el estudio asiduo y de poner en libertad sus aspiraciones espirituales. Así los contemplamos nosotros, los mayores, a ustedes, los jóvenes, con la esperanza de que, armados con sus mejores fuerzas, persigan y logren aquello que nosotros no hemos podido".

- "Los discursos del poder". Liliana Viola, julio 2000. En *A favor del desarme, Albert Einstein en Estados Unidos de América*, mayo 1954.

¡HAZ REALIDAD TUS SUEÑOS!
PORQUE LLEGÓ EL PRÉSTAMO QUE ESPERABAS

con una tasa de 16.50% TIEA*

EXCLUSIVA PARA LA FAMILIA NAVAL

Préstamos de hasta S/. 75,000.00**

¿QUÉ REQUISITOS NECESITAS?

- (02) Copias y original del sobre de pago del último mes.
- (02) Copias DNI y CIP.
- (02) Copias de recibo de agua, luz o teléfono.
- Trasladar planilla de Combustible al banco (sólo para Firmar Combustible)
- El cobro de las cuotas será:
  - Vía descuento por planilla de haberes
  - Vía débito automático en cuenta de ahorros para Firmar Combustible.

Término de campaña 31 de agosto de 2007

Visita nuestra red de agencias o llámanos

0-800-00-222 LÍNEA GRATUITA

Ingresa a: www.bancomercio.com

Oficina Principal: Av. Canaval y Moreyra 454, San Isidro

- OFICINA DE INFORMACIÓN BAZAR NAVAL
  DIRECCIÓN DE BIENESTAR DE LA MARINA
  Av. Venezuela s/n - Alt. Cuadra 34 - San Miguel
  Telf. 5136025 Cel. 9038-4614 RPM #302359
  Anexo Naval - 4813
- BASE NAVAL DEL CALLAO - DIABASTE
  Cel. 9639-4133 RPM #999458
- ESTACIÓN NAVAL - LA PERLA
  Cel. 9639-3681 RPM #999450
- AGENCIA AREQUIPA
  Cel. (054) 956-2587 RPM #250362

BANCO DE COMERCIO

Siéntete en familia

Ejemplo de simulador:
Si por ejemplo, el 22/05/2007 se desembolsa un préstamo por convenio FINMAR de S/. 10,000 a 24 meses, a una TIEA de 16.50% al cliente se le realizará el cargo de la cuota en la planilla del mes de julio y una vez que la Marina remita el monto descontado, se realizará el primer pago el 03/08/2007 siendo su cuota total de S/. 499.21. (Para la 1era cuota: Capital S/. 182.18, Interés: S/. 314.53 y Gasto por Portes S/. 2.50). Plazo hasta 24 meses: Gastos por Portes S/. 2.50 Plazos superiores a 24 meses: Gastos por Portes S/. 2.50 y Comisión por Portes S/. 4.0 Para este ejemplo, la tasa de Costo Efectiva Anual de 17.02%. Esta tasa podrá variar de acuerdo al plazo y monto solicitado. En caso de incumplimiento de la fecha de pago establecida por el Banco de Comercio, se aplicará la siguiente Tasa Moratoria: MN 20% Es decir, que para la cuota S/. 499.21, considerando 30 días de vencido, el interés compensatorio sería de S/. 6.39 y Moratorio de S/. 7.64, aumentando la cuota a S/. 513.24. Estas Tasas se cobran a partir de la fecha en que el deudor incurra en mora sobre el capital impago. TIEA: Tasa de interés efectiva anual en base a año de 360 días Para mayor información puedes consultar en el tarifario en la plataforma de Atención al cliente o en nuestra Página Web. La difusión de información se realiza en conformidad con la Ley Nº 28587 Resolución SBS Nº 1765-2005. * Tasa de interés Efectiva Anual ** Sujeto a Evaluación crediticia.