



El 17 de agosto del año 1943, hace hoy 70 años, terminó una de las campañas más interesantes de la Segunda Guerra Mundial. Fue la última de los aliados occidentales contra ambos países del eje.

Para Italia, la campaña siciliana supuso la agonía final de su ejército y su sistema político.

Para Alemania fue un escenario colateral. Conscientes de la superioridad marítima de las potencias occidentales, la Wehrmacht no quiso empantanarse en una resistencia a ultranza al final de la bota, ni arriesgarse a que su fuerza se viera aislada por un eventual desembarco aliado en Calabria. En consecuencia, cosa rara, los alemanes lucharon con la mirada puesta hacia atrás, y lo hicieron magistralmente bien antes de conseguir retirarse, literalmente, bajo las narices de las poderosas fuerzas aeronavales aliadas.



La Carrera hacia Mesina

El Octavo Ejército Británico

en Sicilia



Javier Veramendi B

Título: EL OCTAVO EJÉRCITO BRITÁNICO EN SICILIA. La carrera hacia Mesina.

© 2013 Javier Veramendi B



GEHM. Grupo de Estudios de Historia Militar

Mapas y cartografía: Javier Veramendi B

Maquetación y portada: Hugo A Cañete

Foto Portada: Tropas de la 51th Infantry Division "Highland" en proceso de desembarco.

Se permite la reproducción parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo públicos siempre que sean sin ánimo de lucro y se haga la correspondiente cita de la fuente.

Grupo de Estudios de Historia Militar

www.gehm.es

info@gehm.es

Esta obra es gratuita



El 17 de agosto del año 1943, hace hoy 70 años, terminó una de las campañas más interesantes de la Segunda Guerra Mundial. Había comenzado poco más de un mes antes, el 10 de julio, como continuación lógica, aunque disputada, de la estrategia aliada en el mediterráneo, y fue la última campaña de los aliados occidentales contra ambos países del eje.

Para Italia, la campaña siciliana fue, en parte por motivos políticos pero fundamentalmente por motivos militares, la última de su ejército de tierra. Esta fuerza, que nunca había estado muy motivada y que se había ido debilitando lentamente en los Balcanes, en África y en la Unión Soviética, vino a morir, finalmente, en su propia tierra; algunas unidades resistieron bravamente al enemigo, mientras que otras se desbandaron o, simplemente, dejaron de existir.

Para Alemania, esta campaña solo fue un escenario colateral. Conscientes de la superioridad marítima de las potencias occidentales, la Wehrmacht no quiso empantanarse en una resistencia a ultranza al final de la bota, ni arriesgarse a que su fuerza se viera aislada por un eventual desembarco aliado en Calabria. En consecuencia, cosa rara, los alemanes lucharon con la mirada puesta hacia atrás, y lo hicieron magistralmente bien antes de conseguir retirarse, literalmente,

bajo las narices de las poderosas fuerzas aeronavales aliadas.

Es bastante llamativo que los aliados occidentales no intentaran aislar a las fuerzas del eje en la isla. De hecho, algunos historiadores han visto en ello una auténtica "oportunidad perdida". Sin embargo los aliados occidentales tenían sus propios problemas. En Sicilia aprendieron a desembarcar frente al enemigo, y decidieron no volver a hacer semejante cosa de noche; a lanzar paracaidistas tras las líneas contrarias, con resultados desastrosos; así como a colaborar estrechamente en un mismo objetivo, pero no sin muchos problemas, que fueron causados fundamentalmente por el carácter personal de los mandos sobre el terreno.

Todos estos aspectos son tratados en el presente texto, aunque no con toda la profundidad que requieren si al menos de forma informativa. Sin embargo, en esta ocasión no nos fijaremos en la campaña completa, otras publicaciones, seguramente de calidad, se encargarán de ello en el futuro; sino que lo haremos, exclusivamente, desde el punto de vista de la fuerza británica.

Esperamos que su lectura resulte tan interesante como su escritura.

Javier Veramendi B

A modo de prólogo

En la operación "Husky", que fue la primera gran acción anfibia contra la Europa del eje, participaron dos ejércitos que, si bien eran aliados, eran también muy distintos el uno del otro, diferencia que se extendía a sus dos jefes, ambos dotados con una gran personalidad ya famosos y en pleno despegue hacia el estrellato, que alcanzarían al final de la guerra. Dicho esto, es curioso como las acciones en esta campaña del *British 8th Army*, comandado por Montgomery, han resultado menos populares y conocidas que aquellas que protagonizaron el General Patton y su *US 7th Army*. Es verdad que la campaña británica fue mucho menos excitante que la norteamericana, pues en ella no hubo avances espectaculares, ni toma de capitales, ni victoria final en la carrera por Messina para los británicos; y también es la verdad que la prematura muerte de Patton, recién terminada la guerra, y el lamentable carácter de Montgomery, facilitaron que la cultura popular se fijara en uno y no en el otro. Pero esto no es justo para con los hombres del *British 8th Army*, cuyas acciones no desmerecieron en absoluto de las de los estadounidenses, y que tuvieron que librar durísimos combates que, aunque menos vistosos en cuanto a resultados, fueron vitales para el resultado de la campaña. En el sector británico se produjeron desembarcos, asaltos aero-



El general Patton escucha atentamente las explicaciones del mariscal Montgomery sobre un mapa de Sicilia.

transportados, duelos artilleros, bombardeos, asaltos gloriosos a pecho descubierto y sangrientos errores; y su comandante en jefe, Montgomery, presionó para lograr el control de las operaciones, o al menos la misión más importante, y luego tuvo que ceder lo que había conseguido al no poder hacerlo fructificar.

Este artículo quiere ser la historia, resumida, por supuesto, de todos estos hechos, que tan trascendentales fueron para el ejército que había cosechado la fama de África.

I: LOS DESEMBARCOS

El plan de desembarco

Para desembarcar en Sicilia, Montgomery había dispuesto que llegaran a tierra simultáneamente cuatro divisiones y una brigada de infantería, en lo que va a ser un despliegue impresionante.

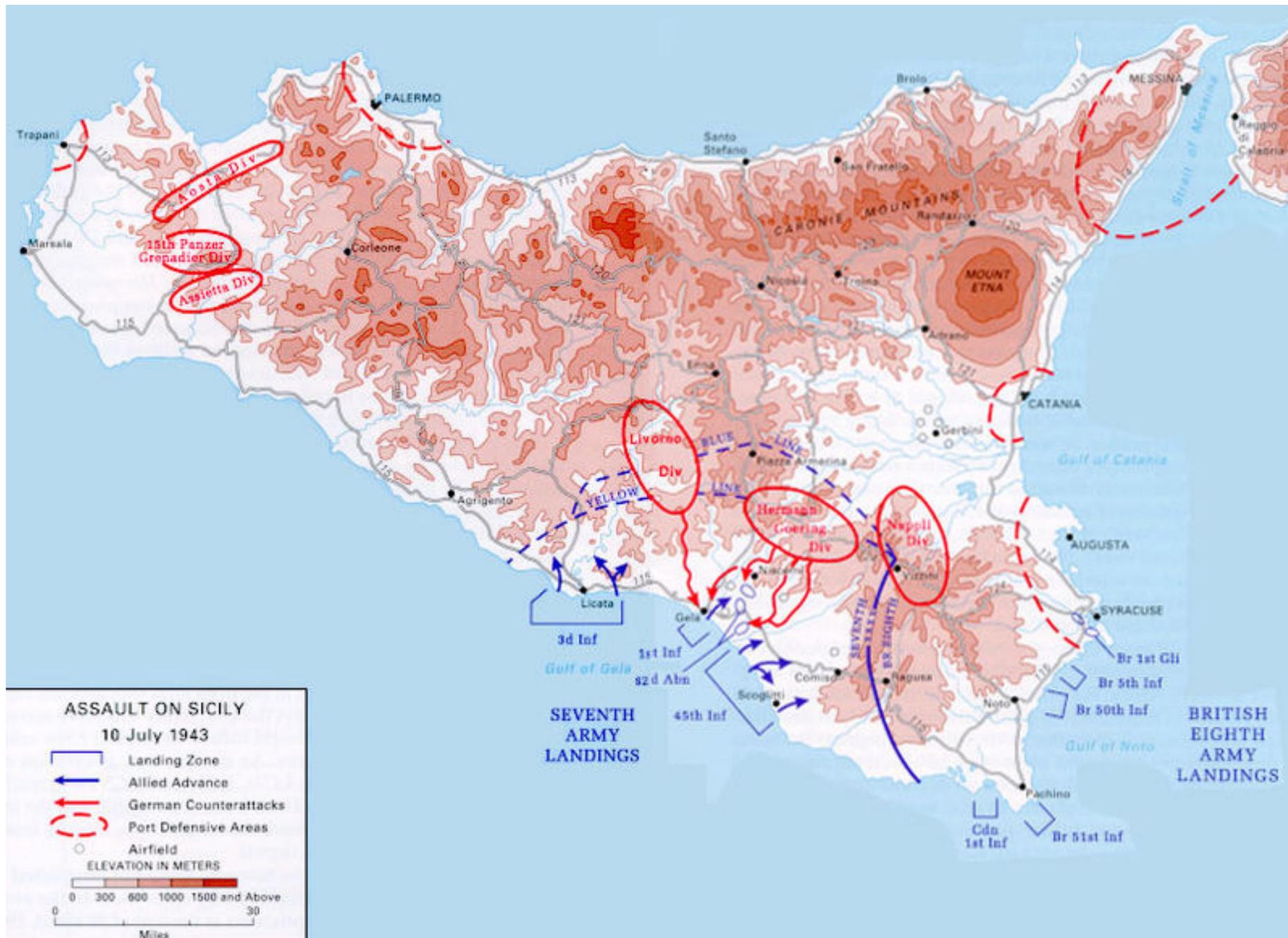
Su componente naval, encargado del traslado hasta la costa y de las maniobras de desembarco, recibió el nombre de *Eastern Task Force*, una fuerza naval mayoritariamente formada por naves británicas; mientras que el componente terrestre del *British 8th Army* quedó distribuido en dos cuerpos de ejército, los dos más antiguos que habían formado la fuerza del desierto:

- El *XIII Corps*, compuesto por la *5th* y la *50th Infantry Divisions*, tenía que ser desembarcado en la costa oriental de la isla, entre Avola y Cassibile;

con la primera de estas divisiones en el ala derecha y la otra en la izquierda. Su primera misión era tomar Siracusa, Catania y los aeródromos de Gerbini.

- Y el *XXX Corps*, compuesto por la *51st "Highland"* y la *1st Canadian Infantry Divisions*, más la *231st Infantry Brigade*, iba a ser desembarcado a ambos lados del cabo Pachino. La *231st Infantry Brigade* en la costa occidental del cabo, la división *"Highland"* en el extremo mismo de este y los canadienses en su lado oriental. La primera misión asignada a esta fuerza fue tomar Pachino y su aeródromo, uniéndose posteriormente a las fuerzas norteamericanas en Ragusa.

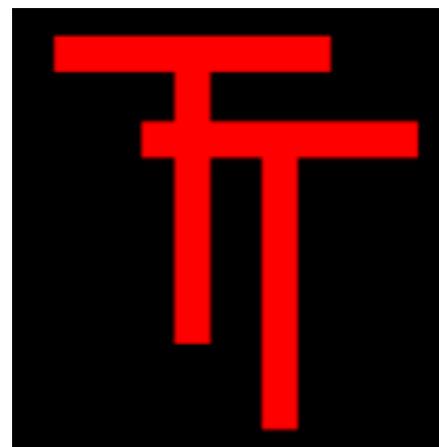
Además de las unidades que acabamos de citar, el plan de Montgomery incluía el uso de cuatro unidades de fuerzas especiales. El *1st Special Raiding Squadron* del SAS y el *Nº 3 Commando*, por un lado, recibieron como objetivo la destrucción de las baterías costeras italianas en el Cabo Murro di Porco y en Cassibile; mientras que el *Nº 40* y el *Nº 41 Royal Marine Commando* desembarcaban en el extremo occidental del sector británico, al oeste de Ponte Castellazzo, para asegurar el flanco derecho.



EMBLEMAS DIVISIONARIOS



5th Infantry Division



50th Infantry Division



51st Infantry Division



1st Canadian Infantry Division

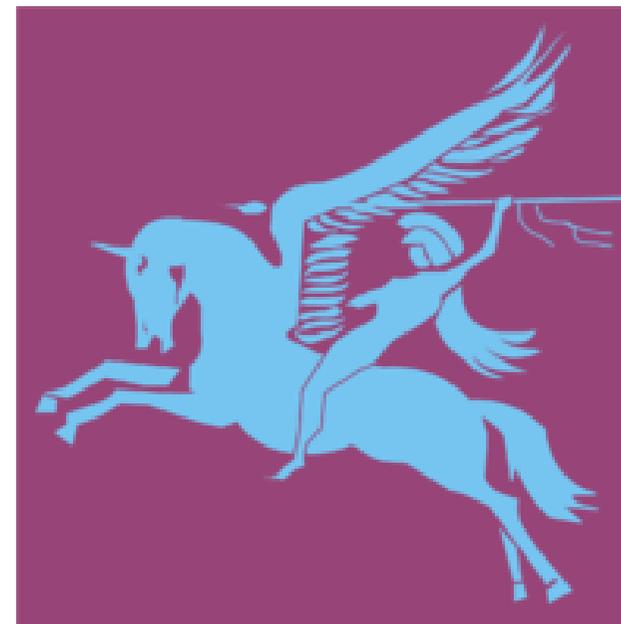
Se había previsto igualmente el empleo de una brigada paracaidista, a la que vamos a referirnos a continuación.

Las tropas aerotransportadas asaltan el Ponte Grande.

El Ponte Grande se halla situado al oeste de Siracusa, sobre el río Ánapo, cuyo cauce podía ser convertido por los defensores en una posición con capacidad para embotellar toda el ala derecha del desembarco. Para evitar que esto sucediera se decidió que era importante capturar el punto de cruce, y para que se hiciera desde el primer momento, se decidió encargar la misión a una unidad aerotransportada de modo que, una vez asegurada la construcción, las tropas recién desembarcadas pudieran pasar por ella para seguir hacia el norte y tomar Siracusa.

La unidad seleccionada fue la *1st Airlanding Brigade*. Se trataba de una fuerza de 2.075 hombres bien entrenados y muy capaces, a los que sin embargo, durante el desarrollo de la misión, iba a faltar cruelmente el armamento pesado, pues solo dispondrían de seis piezas anticarro de 57mm, con otros tanto jeeps para tirar de ellas, mas diez morteros de 75mm.

Junto con la escasez de armamento pesado hubo que



Pegaso fue el emblema de las Fuerzas Aerotransportadas Británicas

añadir un segundo problema: el de los pilotos. Si los soldados aerotransportados británicos eran hombres muy bien entrenados, no podía decirse lo mismo entonces de los pilotos de los planeadores encargados de llevarlos hasta su destino. En 1943 el aerotransporte era un concepto muy reciente y, aunque se estaba en pleno proceso, todavía no se había desarrollado una doctrina adecuada que perfeccionara su entrenamiento y, en consecuencia, iban a aflorar en ellos



Planeador Británico Horsa en la operación de enganche a un bombardero bimotor Albemarle.

importantes carencias ¿A qué altura desengancharse? Era una de las preguntas más frecuentes. Sin embargo ni ellos mismos ni los pilotos de los aviones encargados de remolcarlos tenían respuesta para ella. De hecho, también los remolcadores iban a añadir sus propias carencias a las de los remolcados, pues, por ejemplo, no habían recibido entrenamiento de vuelo nocturno en formación, una habilidad imprescindible para el adecuado despliegue de las tropas aerotransportadas.

Para el aterrizaje de los planeadores se previeron cua-

tro *Landing Zones* (en adelante LZ). Tres de ellas fueron asignadas a cada uno de los batallones implicados, que fueron el *1st The Border Regiment*, el *2nd The South Staffordshire Regiment* y el *1st The Glider Pilot Regiment*; mientras que la cuarta, repartida entre ambos extremos del Ponte Grande, estaba destinada al aterrizaje de un contingente especial formado por una compañía del *2nd The South Staffordshire Regiment* cargada en ocho planeadores *Horsa*, cuya misión iba a ser hacerse con la construcción desde el primer instante del asalto. La hora prevista para el aterrizaje de esta unidad especial fue las 22:00 horas, igual que la prevista para el resto de la brigada, pero mientras el contingente principal se desplazaban hacia el puente desde las LZ, ellos debían tenerlo tomado y asegurado a las 23:00. En una segunda fase, y una vez reagrupados los paracaidistas y asegurado el puente, el *1st The Border Regiment* debía avanzar hasta Siracusa y tomar la ciudad. La hora prevista para ello eran las 01:00 del 10 de julio. La principal carencia de este plan, previsto minuto a minuto, fue que no tenía en cuenta el "rozamiento", es decir, todas las contingencias que podían ocurrir. Y que en realidad ocurrieron.

Al atardecer del 9 de julio de 1943 las pistas de los aeródromos son un hervidero de actividad en el que los aviones arrancan sus poderosas hélices mientras los hombres,

sonrientes, nerviosos, impasibles o muertos de miedo, embarcan en los planeadores. Una vez terminado el embarque empieza la maniobra de despegue, se tensan los cables de remolque y 137 planeadores norteamericanos *Waco* más los 10 planeadores británicos *Horsa* van ascendiendo, uno a uno, hacia las alturas, arrastrados por alguno de los cien *C-47 Dakota* del *51st USAAF Troop Carrier Wing*, o por alguno de los 47 *Halifax* o *Albemarle* británicos que han sido añadidos al contingente para poder llevar todos los planeadores de una sola vez. Y luego, cuando la escuadra aérea no es más que una mancha en el lejano horizonte, la actividad decae y empieza el tiempo de descanso del personal de los aeródromos, que durará hasta la vuelta a casa de los aviones de remolque.

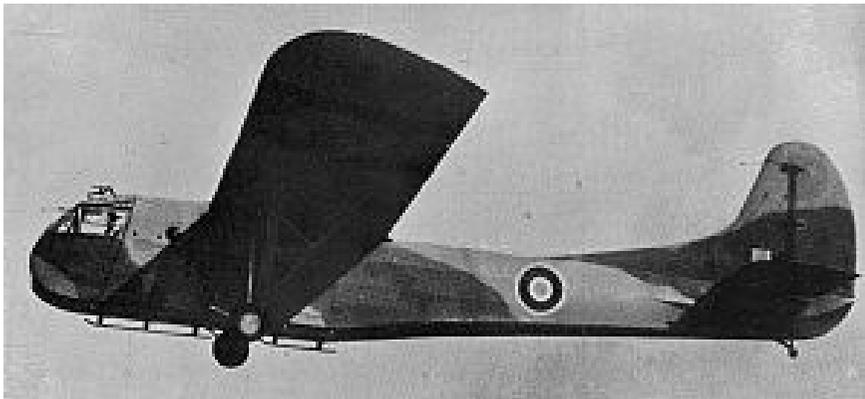
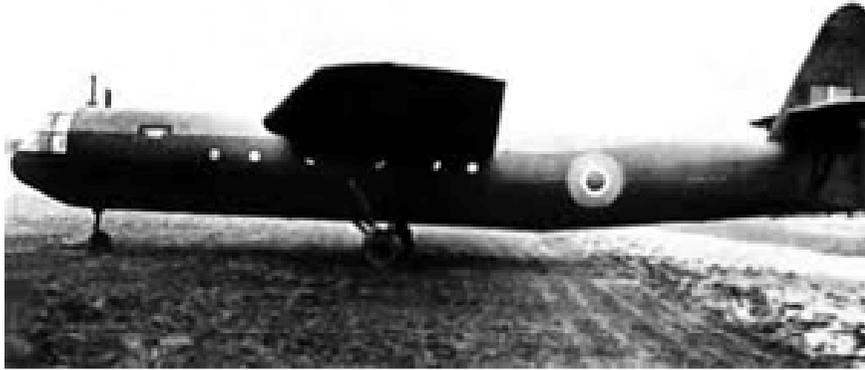
Hasta entonces todo había acontecido sin problemas, pero poco después del despegue las cosas empezaron a complicarse, pues los aviadores tuvieron que enfrentarse a un fuerte y constante viento constante del oeste, de una velocidad media de 50 Km/h, que empezó a desviar las formaciones de su ruta. Las constantes correcciones, más eficaces por parte de algunos pilotos que por otros, provocaron que la formación comenzara a disgregarse.

Y las cosas aún iban a empeorar. Mientras luchaban



General Alfredo Guzzoni

contra el viento, los pilotos pudieron ver como allí abajo, sobre la superficie del mar, se iba desplegando la flota, la orgullosa *Eastern Task Force*, cuya misión era trasladar, desembarcar y apoyar al grueso de las fuerzas de tierra. Vistos desde allí arriba los barcos eran solo figuritas alargadas, brillantes, que se iluminaban con las lucecitas anaranjadas de



En la parte superior un planeador Horsa, y en la parte inferior un planeador Waco

sus disparos antiaéreos... La flota había recibido órdenes estrictas de no abrir fuego con sus baterías antiaéreas, pero por algún motivo algunos barcos lo hicieron; tal vez porque

la orden no había llegado hasta todos los sirvientes de las piezas, o tal vez se debió a que algún oficial perdió los nervios. Acababa de empezar la ordalía de la *1st Airlanding Brigade*.

Mientras tanto, en Sicilia, el General Alfredo Guzzoni, comandante en jefe italiano a cargo de la defensa de la isla, que había sido alertado de lo que se le venía encima por la *Luftflotte II*, cuyos aviones habían avistado, durante la jornada, los dos convoyes que se estaban dirigiendo hacia la isla, dio la orden de alerta. Eran las 19:00. Así, los defensores estaban en sus puestos a la espera del ataque, y al fuego antiaéreo de la armada propia no tardó en sumarse el de las piezas enemigas sitas en tierra. Para la flota de aerotransporte fue el caos. Los pilotos rompieron las formaciones para esquivar el fuego; el humo de las baterías cubrió el terreno, dificultando el reconocimiento y enmascarando las balizas luminosas de los Pathfinders (soldados que toman tierra un poco antes del asalto principal y cuya misión es localizar los puntos de aterrizaje y señalarlos para el grueso de las fuerzas); y los obuses trazadores italianos convirtieron el cielo nocturno en una rejilla de fognazos que cegó a los pilotos. El resultado fue que cada planeador fue desenganchado de modo individual, al albur de los nervios y de las apreciaciones de quienes los pilotaban o arrastraban, y la

fuerza acabó tomando tierra en una región tan grande como dispersa, mucho más allá de las lindes de las LZ previstas.

Analicemos con más detalle cual fue el destino de los 147 planeadores que habían despegado poco tiempo antes de los aeródromos africanos:

- En 69 de ellos (un 47%) los pilotos se soltaron demasiado temprano y sus aparatos cayeron al mar, donde a pesar de los esfuerzos de la *Royal Navy*, 252 soldados aerotransportados acabarían por ahogarse, mientras que los que fueron rescatados quedaron incapacitados para participar en la operación.
- 10 planeadores (el 7%) tuvieron que dar media vuelta a causa averías varias, aunque consiguieron aterrizar en los aeródromos de Túnez.
- 9 (el 6%) resultaron efectivamente derribados por la DCA italiana.
- Y tan solo 59 planeadores (un 40%) consiguieron posarse en tierra, pero totalmente dispersos y en un radio de hasta 45km de Siracusa. La mayoría de sus ocupantes acabarían capturados o muertos,



Planeador norteamericano Waco siniestrado cerca de la costa.

pero no todos. Para hacernos una idea cabal de la dispersión que sufrieron estos aparatos, es importante puntualizar que solo 12 (un 8%) de ellos llegaron a tomar tierra en las LZ previstas, de los cuales nada más que uno consiguió aterrizar dentro de un radio de 300m del objetivo del asalto, el Ponte Grande. A estas alturas puede decirse que el asalto aerotransportado había sido un fracaso total.

Numerosos y sobrecogedores son los testimonios de este desastre. Así, entre otros muchos, el diario de guerra de la *1st Airlanding Brigade* nos habla del planeador Nº 20 (un Waco) que se posó en el mar a cinco kilómetros de la orilla y cuyos ocupantes desaparecieron todos, salvo dos; o del nº 93 (también Waco) que evitó un acantilado de milagro para ir a chocar contra un muro –este fue uno de los que llegó a tierra- y cuyos ocupantes fueron rodeados al instante por los italianos, resultando muertos los dos pilotos y heridos otros seis soldados que iban a bordo. Menos suerte tuvo el planeador nº 124 (Waco igualmente) pues este no logró evitar el acantilado, colisionó y cayó al mar, siendo heridos tres de los que iban a bordo y desapareciendo los demás, presumiblemente se ahogaron; o el nº 134 (en esta ocasión un Horsa) cuya ala derecha fue alcanzada por las balas trazadoras antiaéreas y acabó por estamparse contra un muro al suroeste de Siracusa con dicha ala derecha en llamas. Los hombres que iban a bordo se vieron bloqueados entre el intenso calor y el humo espeso que llenaban el planeador e hicieron explotar las municiones que el aparato lleva a bordo, y el fuego de armas ligeras italiano que les impedía salir. El balance final fue de catorce muertos, entre ellos los dos pilotos, y siete heridos.

Incluso el jefe de la brigada, el General Hopkinson,

fracasó en llegar a tierra. Su planeador cayó al mar, aunque el si tuvo la suerte de ser rescatado. *"Algunos minutos más tarde un soldado empapado llega al puente, resulta ser el Mayor-General G.F. Hopkinson, comandante de la 1st British Airborne División. La última vez que lo había visto fue en 1922, cuando remábamos en el mismo barco, en Cambridge. Retorcemos sus ropas [para secarlas] le damos un plato de huevos con bacon y lo reenviamos a tierra para que se reúna con sus soldados"*. Testimonio de Lord Ashbourne, Capitán de Navío y comandante del navío Almirante en el Sector Bark East. Citado por Y. Buffetaut. L'ete 1943 (I) Debarquement en Sicile. H&C. Paris 1999.

Ha llegado el momento de fijarnos con más detalle en el Ponte Grande, objetivo de la misión, cerca del cual (a unos 300m) tan solo ha conseguido llegar un único planeador *Horsa*, con 30 hombres a bordo comandados por el *Lieutenant Withers*. Estos son, de toda la brigada, los únicos combatientes disponibles inicialmente para dar cumplimiento a la misión. Consciente de que su objetivo está allí mismo – aunque sin duda desconocedor de la extensión del desastre, el oficial se lanza hacia el puente de inmediato, tomándolo con éxito, ocupando rápidamente la estructura y sus accesos, haciendo desactivar las cargas de demolición y estableciendo una posición defensiva. Solo falta que venga el ene-



Vista aérea de la ubicación del Ponte Grande, justo al sur de Siracusa. El cauce que fluye en paralelo al Ánapo es el río Covadonna.

migo. Sin embargo, para variar, las cosas van a empezar a mejorar, pues durante la noche van a ir llegando pequeños grupos de hombres, guiados por oficiales y soldados motivados y con iniciativa, que se van a ir sumando a la pequeña

fuerza original de Withers. Al amanecer son unos 87, casi el triple, entre ellos un piloto norteamericano. Pero los italianos, que tan parcos se mostrarán en las playas frente a la abrumadora superioridad aliada, van a contraatacar con fiereza en el sector del puente, donde los defensores se van a ver cercados y enfrentados a un duro combate.

A las 08:00 del 10 de julio, los infantes italianos, apoyados por cuatro autoametralladoras, lanzaron el que debía ser su ataque definitivo (con tropas de la *206ª Divisione Costiera*, encargada del sector, o de la *54ª Divisione Fanteria "Napoli"*, desplegada a retaguardia como reserva); sin embargo la batalla durará más de siete horas, hasta las 15:30, momento en el que, tras haber agotados sus municiones, se rendirán los 15 aerotransportados que para entonces aún estaban en condiciones de combatir. Prisioneros de guerra, los supervivientes de la fuerza de defensa fueron encaminados de inmediato hacia Siracusa, lugar al que no llegarán, pues mientras combatían para conservar el puente los acontecimientos se han ido desarrollando, más favorablemente, en otros sectores, y serán liberados en camino por una compañía del *2º Northamptonshire Regiment* (de la *17th Inf Bde. | 5th Inf. Div.*) En cuanto al puente, será recuperado a las 16:00 por los hombres del *2º Royal Scots Fusiliers* (igualmente de la *17th Inf. Bde | 5th Inf. Div.*), llegados



Oficiales del 75º Regimiento Fanteria / 54ª Divisione Fanteria
“Napoli”, en Sicilia.

a bordo de *Bren Carriers*, antes de que los italianos tengan tiempo de colocar de nuevo las cargas de demolición y volarlo, de modo que su victoria habrá sido de sólo media hora.

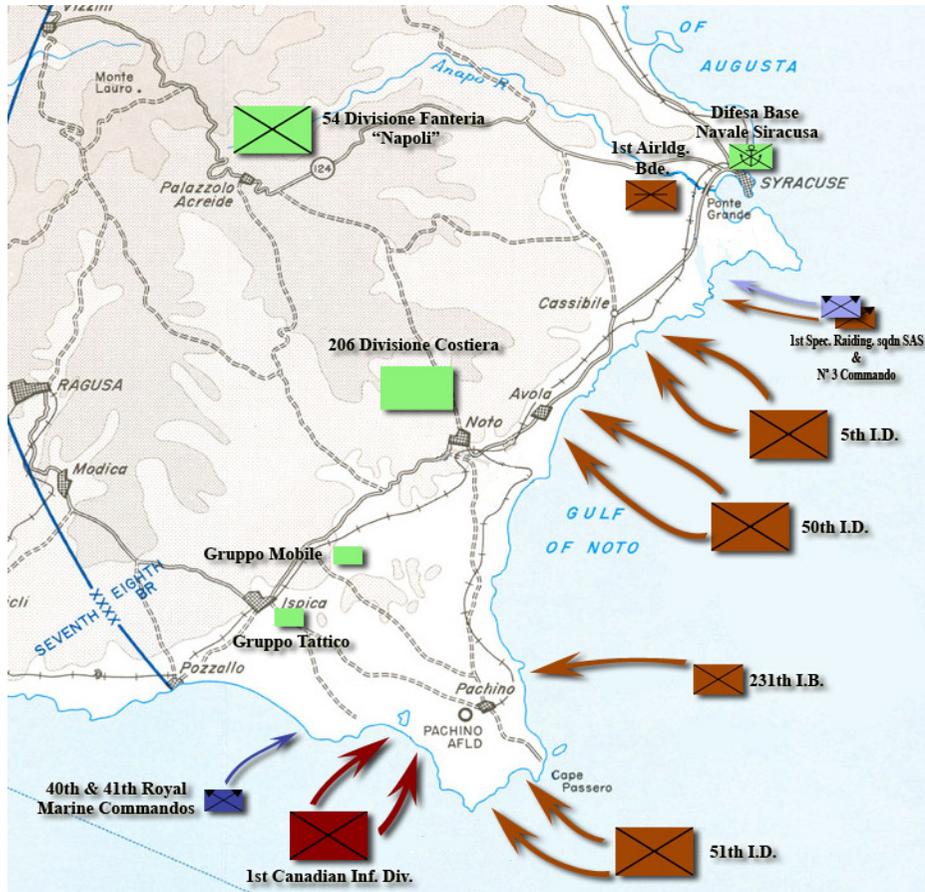
¿Cumplió la brigada aerotransportada con su misión? En el debate sobre quienes fueron los que conquistaron el puente debemos considerar que ambas unidades merecen su parte del mérito. Los soldados aerotransportados por haberlo tomado, a pesar de ser muy pocos, y haberlo mantenido contra los ataques italianos durante más de 17 horas, impidiendo su voladura; y los fusileros escoceses por

haberse abierto camino hasta él, a pesar de la confusión subsiguiente a los desembarcos, que ahora veremos, y de la resistencia, aunque escasa, de los italianos situados entre el puente y las playas. Sin embargo, puestos a elegir, podemos en última instancia inclinar la balanza a favor de los aerotransportados, ya que sin su fanática resistencia probablemente hubieran sido más numerosos los efectivos italianos enviados a bloquear el camino a los fusileros escoceses, y tal vez, en el momento de llegar al Ponte Grande, solo habrían encontrado, y conquistado, la ennegrecida estructura de un puente volado.

El desembarco del resto de las fuerzas

El asalto al Ponte Grande, que acabamos de narrar, fue lanzado antes de la invasión con el fin de hallar desprevenidos a los defensores, aunque, como también hemos comentado ya, estos llevaban en alerta desde las 19:00; pero en el sector británico el asalto general no debía empezar hasta las 02:45 del día 10 de julio, es decir, casi cinco horas más tarde.

Enumerándolas de norte a sur y de este a oeste, la primera gran unidad en la que vamos a fijarnos es la *5th Infantry Division*. (*XIII Corps*), que fue enviada a desembarcar



Mapa 1—Los desembarcos

en la marina frente a Cassibile, precedida por una fuerza de comandos cuya misión era eliminar las baterías de costa allí emplazadas. La operación fue bastante compleja y unidades enteras se retrasaron o erraron su punto de llegada a tierra,

como sucedió con la *15th Infantry Brigade*, que se vio sometida al fuego de una batería italiana que no había sido eliminada por los comandos, circunstancia que, unida a las dificultades experimentadas por los pilotos de las barcas para encontrar el lugar asignado, propició la deriva hacia el sur de la unidad y su llegada a tierra en un lugar distinto al previsto. Finalmente, será el Destructor *HMS Eskimo* el que se encargará de la batería, silenciándola con sus piezas de 4,7 pulgadas (el *Eskimo* será posteriormente atacado por un bombardero en picado alemán y gravemente dañado, tanto que tendrá que ser reenviado a Inglaterra para ser reparado). En el caso de la *17th Infantry Brigade*, por el contrario, el obstáculo fue el propio fondo marino: "Frente a las playas azul y roja asignadas a la *17th Inf. Bde.*, había una barra de arena que causó el caos en los primeros desembarcos. Los hombres muy cargados se echaban al agua con una profundidad de metro cincuenta y tenían que vadear hasta la playa que estaba a cierta distancia. A la barra se le abrió un boquete llenando una manguera con explosivos y apisonándola con ladrillos. Eso funcionó y algunas embarcaciones se pudieron acercar mas" Eric Garner, sargento de zapadores del *British 8th Army*. Citado por Robin Neillands, *Octavo Ejército*, Inédita 2005.

Tras estas dificultades, una vez en tierra la resistencia



Tropas británicas desembarcando en Avola

italiana fue escasa, aunque si fue lo suficientemente intensa como para impedir que las tropas llegaran al Ponte Grande antes de las 16:00, unas 15 horas después del desembarco.

En el sector de Avola, donde tomó tierra la *50th Infantry Division (XIII Corps)* el desembarco también fue difícil, pero no debido a la resistencia italiana sino a causa de las olas y del viento, que dispersó las formaciones de tal modo que algunos batallones llegaron a tierra a 1.000m del punto previsto, y otros se desviaron incluso 6.000m; distancias muy considerables que dificultaron en extremo la reor-

ganización de las unidades una vez en tierra, y retrasaron la progresión hacia el interior. *"Si la resistencia enemiga en las playas hubiera sido un poco determinada, el desembarco hubiera podido muy bien acabar en un fracaso completo con fuertes bajas"*. Reporte del General Kirkman.

Baste citar, a modo de ejemplo, la experiencia del *6th Durham Light Infantry*, que acabó desembarcando tan al norte que lo hizo en el sector asignado a la *5th Infantry Division*.

En el sector de la *231th Infantry Brigade (XXX Corps)* también hubo algunos retrasos y algo de confusión debido al viento y al oleaje, como en las zonas de desembarco de las dos divisiones que ya hemos citado, sin embargo fueron de menor entidad; podemos incluso decir que, para las unidades que hemos citado hasta ahora, el estado del mar fue más un inconveniente que un impedimento, ya que todas desembarcaron al resguardo del Golfo de Noto. Para la unidad que mencionaremos a continuación, sin embargo, la realidad fue muy distinta.

La *51st "Highland" Infantry Division (XXX Corps)* se enfrentó al peor de los escenarios. En el extremo del cabo Pachino y completamente desprotegidas frente a los ele-

mentos, las barcasas cabecearon y pantoquearon a placer sobre un mar enfurecido, desperdigando los pertrechos embarcados, mareando a los hombres y desorganizando las formaciones. Las circunstancias fueron tan duras que la Royal Navy llegó a sugerir la anulación del desembarco en algunas de las playas designadas, pero dicha sugerencia fue desestimada tanto por el *General Wimberley*, comandante de la unidad, como por el *General Leese*, comandante del cuerpo. La unidad acabó pues desembarcando en la zona prevista, y a pesar de las dificultades, la decisión de ambos jefes resultó acertada, pues el balance final no fue mucho más grave que el de las otras unidades.

Finalmente, en el extremo oeste del sector británico, las unidades de la *1st Canadian Infantry Division* sufrieron suertes dispares. La *1st Canadian Infantry Brigade* tardó tanto en desembarcar que el Almirante Vian, exasperado, llegó a preguntar si tenían previsto desembarcar algún día. En el sector de la *2nd Canadian Infantry Brigade*, en cambio, se cumplió el horario a rajatabla, aunque dos de los batallones se equivocaron de playa. Y más tarde, cuando le llegó el turno, la *3rd Canadian Infantry Brigade* desembarcó sin complicaciones.

La acción de los comandos, en la que no nos detendre-



Tropas de la 51th Infantry Division "Highland" en proceso de desembarco.

mos en esta ocasión, encontró pocas dificultades, cumpliéndose sin excesivas complicaciones las misiones asignadas.

De modo general, podemos afirmar que los desembarcos fueron poco cruentos, al menos en comparación con las 10.000 bajas esperadas por los servicios médicos. Esto se debió principalmente a que, salvo en casos concretos, las



Tropas canadienses en la playa de Pachino.



El general Montgomery en la playa de Pachino.

tropas italianas mostraron escaso interés en defender sus posiciones. Durante la fase de planificación, el alto mando aliado barajó dos teorías sobre cómo iban a actuar los italianos en Sicilia. Unos pensaban que viendo atacada su madre patria resistirían hasta el extremo, mostrándose mucho más combativos en la defensa de su país de lo que habían sido en toda la guerra. Otros, sin embargo, sostenían que el soldado italiano era de mala calidad, y que iba a ser fácil de derrotar. La realidad resultó ser más cercana a la segunda opinión que a la primera, pero no porque el italiano fuera un mal soldado. Para empezar, es muy probable que este sintiera escasa predisposición a sacrificarse por una causa en la que no creía demasiado; así, en las playas, enfrentadas al formidable poder naval aliado, las unidades italianas se dispersaron tierra adentro con mucha rapidez. En cambio tierra adentro, lejos de los cañones de la flota, y siempre que vieron posibilidades de triunfar, combatieron encarnizadamente, como hemos visto al narrar los combates en torno al Ponte Grande. Otro elemento a tener en cuenta fue el armamento: los artilleros italianos, bien armados y equipados con piezas relativamente modernas, combatieron encarnizadamente (esto llevaba siendo una constante a lo largo de la guerra); mientras que los infantes, seguramente al ser conscientes de su escaso y poco moderno armamento, tuvieron



Soldados italianos capturados en la costa, embarcando hacia el cautiverio.

en cambio poca tendencia a combatir con los infantes enemigos, salvo atrincherados en posiciones bien preparadas. En resumen, tal vez se pueda hablar de la cobardía del soldado italiano, combativo sólo en situaciones de superioridad,

pero también se puede hablar del sentido práctico de hombres que combatían en una guerra que no habían elegido y que, en el fondo, les importa poco, ya fuera en el norte de África o ya fuera en su tierra natal.

Ahora bien, a pesar de ser incruentos, los desembarcos fueron, eso sí, muy confusos; a ello contribuyeron el mar y el viento, pero también, y sobre todo, la oscuridad nocturna en la que se llevaron a cabo y la inexperiencia de los marinos y soldados que participaron en ellos. Esta confusión fue uno de los motivos que convirtió el de Sicilia en el único desembarco nocturno a gran escala realizado en Europa durante la guerra.

Al amanecer del día 10

Al alba del 10 de julio la situación se había ido normalizando. La escasa presencia italiana durante la noche se había convertido en nula con las primeras luces del día, y pronto los hombres del *British 8th Army* se pusieron en marcha.

En el sector de la *5th Infantry Division*, la primera unidad en ponerse en marcha hacia el norte fue el *2nd Royal Scots Fusiliers Rgt.* (de la *17th Inf. Bde.*), cuya misión, en ese momento, era llegar al Ponte Grande para relevar a los



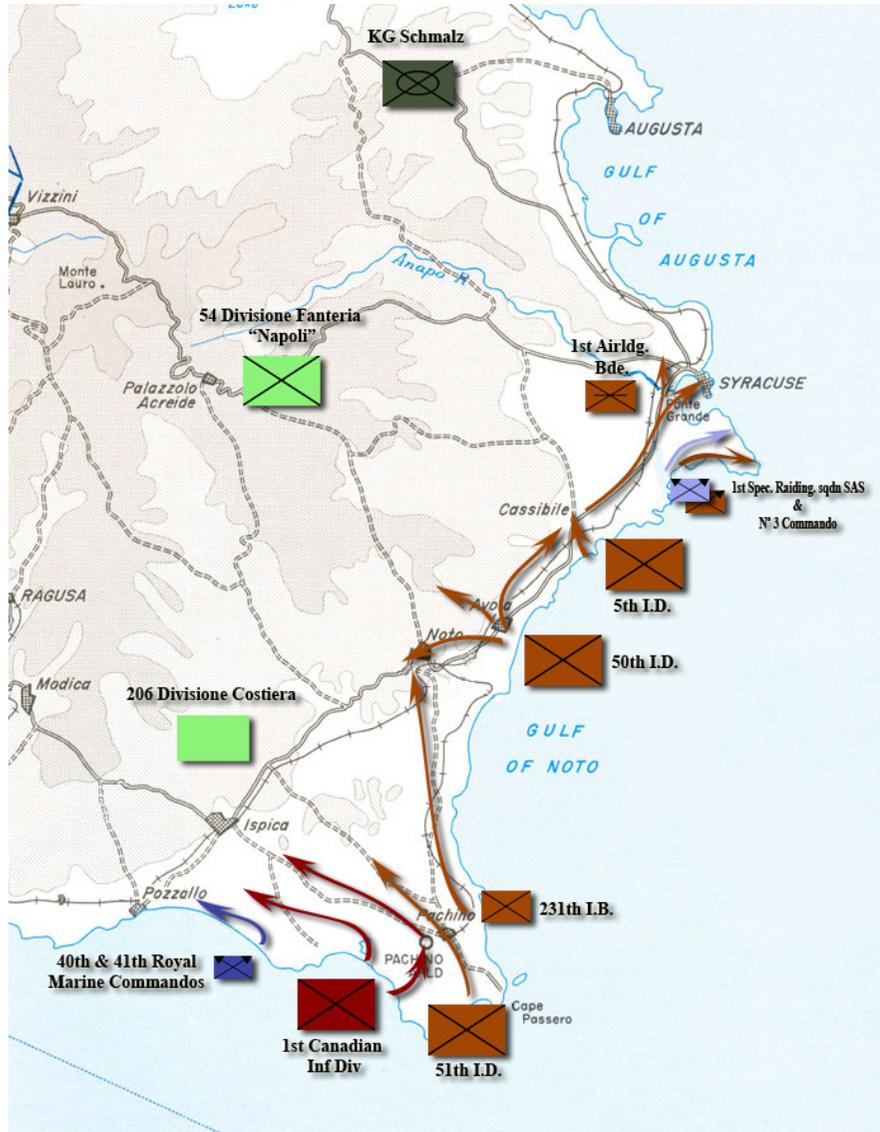
El desembarco en el Cabo Pachino.

paracaidistas, que a esa hora estaban a punto de empezar a sufrir lo mas duro de los ataques italianos, los cuales habían aprovechado la oscuridad nocturna para replegarse y concentrarse más al norte. Como ya hemos visto, los fusileros escoceses se hicieron con el puente a las 16:00, tras lo cual siguieron avanzando hacia Siracusa, que tomaron también durante la tarde, tras superar unas fuerzas armadas italia-

nas que, si bien han sido mas tenaces por la mañana al disputar el Ponte Grande a los aerotransportados, en ese momento empezaban ya a flaquear, cosa normal si tenemos en cuenta que la aviación aliada se había vuelto casi omnipresente en la zona, y los escasos blancos que no caían bajo sus ataques estaban siendo sistemáticamente machacados por los cañones de la flota.

En el otro extremo del despliegue del *British 8th Army* los canadienses avanzaron con cierta rapidez, no tardando en ocupar el campo de aviación de Pachino. Sin embargo se llevaron una decepción al averiguar que el terreno no era operacional, peor aún, las pistas habían sido aradas para inutilizarlo por completo. Los ingenieros se pusieron manos a la obra de inmediato y a media tarde estaba ya acondicionado para servir de campo de aterrizaje de emergencia, acogiendo aviones averiados que, ante la imposibilidad de hacer el viaje de regreso a Malta, debían aterrizar sobre Sicilia.

A lo largo del día la principal reacción alemana fue a cargo de la Luftwaffe, que se centró principalmente en atacar a los barcos, ya que eran blancos muchos más rentables, pues al hundir uno de ellos, se hundían también los hombres y pertrechos embarcados en él. Los británicos per-



Mapa 2 - El avance del British 8th Army el 10 de julio.

derán varios cargueros y transportes, así como otros navíos menores, a manos de la fuerza aérea alemana.

A pesar de las dificultades, podemos afirmar con seguridad que al final de la jornada el desembarco estaba consolidado, y casi sin bajas, en lo que a las fuerzas trasladadas por mar se refiere; ya hemos visto como las fuerzas aerotransportadas habían sufrido un destino bien distinto.

II: EL AVANCE HACIA CATANIA

11 Julio

El 11 de Julio fue un día de en que las fuerzas británicas progresaron a buen ritmo. El *XIII Corps* continuó su avance hacia el norte, siguiendo los pasos de la *5th Infantry Division*, que para flanquear a las tropas enemigas en la carretera 114 envió una brigada hacia el interior, tomando Floridia y Solarino. En el sector del *XXX Corps* los hombres de la división "Highland" despejaron la península de Pachino, mientras los canadienses avanzaban hacia Ragusa.

Pero es posible que el acontecimiento más relevante del día fuera el desembarco, a bordo de un DUKW, del *General* Bernard L. Montgomery, proveniente de Malta. Informado de que el gran puerto de Siracusa había sido tomado,

ordenó a sus jefes de cuerpo que progresaran: Leese al mando del *XXX Corps* hacia Noto y Avola y Dempsey que dirigía el *XIII Corps* hacia Augusta. Ese día, además, escapó de milagro a un ataque aéreo: *"Monty estaba sentado junto al conductor; su ayuda de campo, yo mismo y mi oficial de Estado Mayor, Anthony Head, estábamos sentados detrás. Repentinamente oímos el tac tac tac de las ametralladoras y vimos un Messerschmitt volando en vuelo rasante y ametrallando todos los vehículos de la carretera. Los de atrás nos tumbamos de inmediato para protegernos, pero Monty no, se quedó sentado y ni siquiera volvió la cabeza para ver el Messerschmitt. Tuvimos la suerte de llegar a la bifurcación antes de que el avión nos atrapara; fuimos por la derecha y el avión por la izquierda y nos falló. Monty no movió ni un pelo y aparentemente no tuvo miedo ninguno"*. Testimonio dado por Lord Louis Mountbatten. Citado por Y. Buffetaut. L'ete 1943 (I) Debarquement en Sicile. H&C Paris 1999.

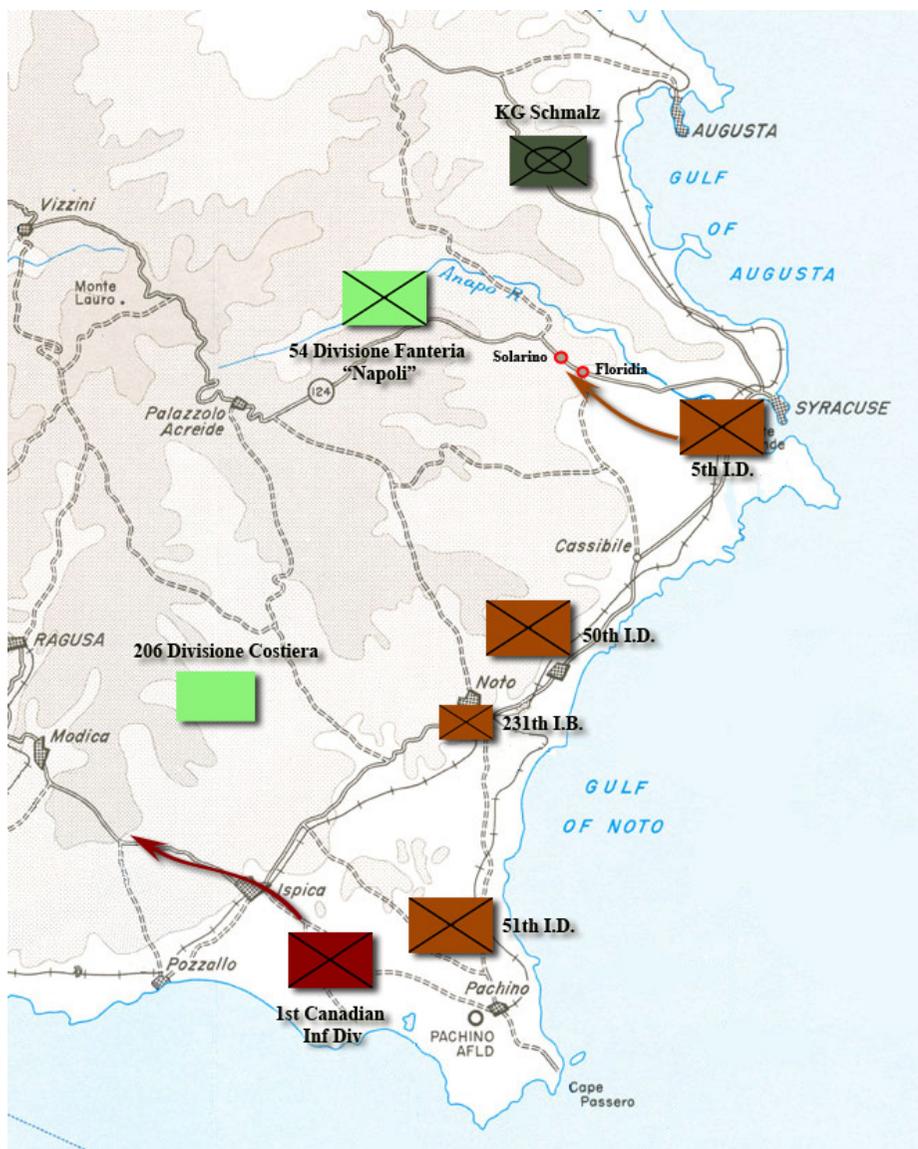
La impasibilidad de Montgomery se convertiría en algo legendario a lo largo de la guerra.

La reacción de las fuerzas del eje contra el avance del *British 8th Army* fue escasa en tierra, pero mucho más dura en lo que a las operaciones aéreas se refiere. Solo el 11 de Julio los aviones italianos ejecutaron 196 salidas, y los alemanes 283. Las misiones aéreas fueron dirigidas principal-



Explosión del Liberty Ship Robert Rowan, en el sector norteamericano.

mente contra la flota, y secundariamente contra las playas de desembarco, aunque también tierra adentro hicieron sentir su presencia. No obstante, su éxito más clamoroso tuvo lugar sobre el mar, al hundir el Liberty Ship *Robert Rowan* (en el sector estadounidense), cargado de explosivos. En cambio, aunque los registros oficiales hablan de más de un millar de salidas, la supuesta ausencia de la aviación aliada en el aire fue una de las quejas fundamentales de los soldados.



Mapa 3 – 11 de julio, afianzando el desembarco.



Tropas canadienses cruzando la localidad de Modica, camino de Ragusa .

Podemos decir, finalmente, que al final de aquel 11 de julio el desembarco había sido un éxito, sin embargo, siempre hay otra colina que ascender, tras cada colina ascendida.

¿Cómo continuará la campaña? La polémica Montgomery- Patton.

El plan elaborado por los aliados para la campaña de



El Mariscal Montgomery y el General Patton.

Sicilia fue muy completo en lo que a las operaciones de desembarco se refiere, pero el General Alexander, comandante en jefe del *15th Army Group* y responsable de las operaciones terrestres en Sicilia, dejó el plan de continuación de la campaña abierto. El motivo fue que no quería diseñar un plan rígido que pudiera coartar una posible explotación del



El General Alexander, Comandante en Jefe Aliado en el Mediterráneo .

éxito inicial. A pesar de esto, él sí tenía una idea de cómo debían suceder las cosas -lo contrario hubiera sido gravemente irresponsable en un jefe de su rango- una idea según la cual el *7th U.S. Army*, en el sector oeste, debían servir de escudo, atrayendo hacia su sector los golpes de las fuerzas del eje, fundamentalmente las alemanas, mientras los britá-

nicos hacían de lanza, atacando hacia Messina y aislando al enemigo de su línea de suministro.

Hay varios motivos para que se pensara en atribuir a los británicos la parte más importante de la campaña. En primer lugar, debemos tener en cuenta la bisoñez y la veterania de unos y otros. Los estadounidenses eran un ejército en proceso de consolidación pero que aún no había alcanzado su máximo potencial; solo habían pasado cinco meses desde el desastre de Kasserine, y no se había olvidado su triste actuación de entonces. Los hombres del *British 8th Army*, en cambio, eran considerados la élite de las fuerzas aliadas. Eran los combatientes de Libia, del Alamein y de Egipto, y llevaban años enfrentándose a los alemanes; por lo que, lógicamente, debían ser los mejor preparados para llevar a cabo la ofensiva. También es posible que entrara en juego un motivo un tanto más chauvinista; Alexander era británico, y como tal trató de reservar las misiones más importantes a sus propios nacionales, en detrimento de los recién llegados estadounidenses. No es algo del todo incomprensible dado que los británicos, que llevan cuatro años en la guerra, se resisten a ceder el protagonismo a los estadounidenses, llegados apenas año y medio antes.

En todo caso, y por si Alexander no hubiera tenido



Panorámica sur desde la cima del monte Etna, donde el general Guzzoni tenía el cuartel general del 6º Ejército.

sus ideas bien definidas, en Sicilia había dos oficiales que si las tenían: Patton y Montgomery. Ambos eran divos, estaban decididos a hacerse con el protagonismo de la campaña y, por supuesto, ninguno de los dos pensaba quedarse a la sombra del otro. Sin embargo no eran igual de rápidos, y Montgomery fue el primero en mover ficha.

El 11 de julio envió el siguiente mensaje a Alexander:

"Todo va bien aquí... Es inútil que venga sobre el terreno a no ser que lo desee. Tengo un trabajo enorme y desarrollo las operaciones para mantener la iniciativa. No tengo ninguna noticia de los progresos americanos. Si pueden avanzar hacia el interior y tomar Caltagirone y Canicatti, defendiéndolos firmemente contra toda acción proveniente del oeste, podré golpear con potencia con mi derecha con mucha libertad de espíritu. Si sufren los asaltos del enemigo, entonces podré cortar al enemigo completamente con mi derecha [se refiere a la toma de Messina]" Alexander Papers, WO 214/22 Public Record Office, Londres.

El mensaje de Montgomery pecaba de parcialidad. Estamos hablando del 11 de Julio, el día posterior al de los desembarcos, momento en el que, como ya hemos visto, los británicos aún no se habían enfrentado a una oposición seria, cosa que si había sucedido en el sector norteamericano. En realidad, el *British 8th Army* no iba a entrar en contacto con tropas alemanas hasta el día siguiente, cuando se encontraría con elementos del KG Schmalz en Priolo, tropas alemanas que, además, por el momento se iban a limitar a ejecutar maniobras dilatorias. Mientras tanto, Montgomery debía ser consciente de que la batalla de verdad no había



Un carro de combate "Tigre I" perteneciente a la división "Hermann Goering".

empezado aún. Por otro lado su optimismo era también comprensible: el desembarco había sido un éxito completo, las playas habían sido tomadas con rapidez y la posición se había consolidado con eficacia; tan sólo las tropas aerotransportadas habían tenido problemas, pero estas eran una fracción pequeña del total. Si comparamos esto con el duro contraataque sufrido por los norteamericanos a manos de la *Fallschirm-Panzer-Division "Hermann Goering"* y sus igualmente desastrosos asaltos paracaidistas, los británicos tenían buenos motivos para sentirse tranquilos.

El 12 de julio, Montgomery soltó la bomba, presen-

tando a Alexander un plan basado en la premisa de que no había suministros suficientes ni capacidad de mantenimiento bastante para sostener a dos ejércitos en ofensiva; por lo que propuso que los norteamericanos asumieran una posición defensiva, mientras el *XIII Corps* avanzaba hacia Catania y Messina, y el *XXX Corps* lo hacía en dirección a Leonforte y Enna, de modo que al final consiguieran formar una tenaza para aprisionar a las fuerzas del eje entre británicos y norteamericanos. Para ello, la carretera N 124 debía ser asignada al sector británico.

A los norteamericanos, esta propuesta no les hizo ni la mínima gracia, pues no estaban dispuestos a servir de comparsas al ejército británico, quedándose parados a la espera de que este lograra la victoria. El punto clave de la polémica que siguió, fue la asignación a unos u otros de la carretera N 124, que iba de Vizzini a Caltagirone (la actual S-124). Para evaluar realmente la importancia de esta carretera debemos estudiar el mapa.

Originalmente, la carretera había sido incluida en el sector asignado al *7th U.S. Army*, que se extendía hacia el norte desde Ragusa, de modo que por medio de ella esta fuerza podía hacer avanzar su flanco derecha desde Gela hacia Enna, y luego hacia el Etna; mientras con su flanco

izquierdo avanzaba desde Agrigento hacia Palermo, y luego, siguiendo la costa, hacia el este, hasta Messina. En cambio, los británicos se veían abocados a avanzar por un solo eje, la costa oriental de la isla, pasando por Siracusa, Catania y la falda este del Etna, hasta Messina.

Pero con la carretera en el sector británico, el flanco derecho norteamericano, que había desembarcado y combatido muy duramente en Gela, se veía obligado a detenerse y volver marcha atrás hasta Agrigento; de modo que pasaban a ser los estadounidenses los que tenían que limitarse a avanzar por un solo eje, la carretera Agrigento-Palermo, hasta esta última localidad, para luego girar hacia el este; mientras que, inversamente, con el control de la N 124, eran los británicos los que obtenían la posibilidad de despegarse de la costa para combatir en el interior de la isla, avanzando sobre dos ejes y disponiendo de dos vías de suministro, capaces de apoyar un esfuerzo mayor.

El 13 de Julio, Alexander, prudente y seguramente consciente de lo que se le estaba pidiendo, aún no había dado respuesta a la propuesta de Montgomery. Pero entonces éste volvió a la carga y ganó. A las 20:00 Patton es advertido de que la N 124 pasa al sector británico. *Límite entre el 7th y el 8th Army: la carretera Vizzini-Caltagirone-Piazza Ar-*



En este mapa puede apreciarse la importancia de la N-124 (en naranja), como multiplicador de los ejes de avance de estadounidenses (amarillo) o británicos (rojo), y su relación con los desembarcos del 7th U.S. Army en Gela.

merina-Enna, todo inclusive para el 8th Army". Extracto de la orden de Alexander.

Esto enfureció tanto a Patton –lo que no era difícil– como a Bradley. La competencia Patton-Montgomery, comenzada en África, alcanza así la madurez en Sicilia, en detrimento de ambos bandos, y de los soldados de a pie.

Como consecuencia de la asignación de la carretera al *British 8th Army*, La *45th U.S. Infantry Division* tuvo que

dar media vuelta y volver a Gela, abandonando unas posiciones duramente ganadas para ser reorientada hacia Agrigento. Cabe plantearse si Eisenhower no hubiera podido apoyar a Patton en esta polémica, sin embargo éste no hizo nada. La verdad es que ya durante la noche del 11 "Ike" había tenido una dura discusión con el jefe del *7th U.S. Army* sobre la responsabilidad de este último en el desastre aerotransportado que habían sufrido los paracaidistas norteamericanos. Esta polémica y otras que el viejo "Sangre y Agallas" protagonizaría en Sicilia hicieron que el gran general estadounidense siempre fuera reacio a darle su apoyo.

Así fue como, finalmente, Montgomery acabó triunfando, y sus británicos recibieron la misión de tomar Messina para encerrar a los alemanes en Sicilia, mientras los estadounidenses los contenían. Claro que una cosa son los planes y otra muy distinta la realidad.

Los alemanes se hacen con la dirección de la campaña.

En cambio, los alemanes sí tenían bastante claro cómo había que organizar la resistencia; y si hablamos de alemanes, es porque el ejército italiano se estaba descomponiendo a toda velocidad. A lo largo del día 13 los británicos



General der Panzertruppen Hans Valentine Hube.

habían tomado Augusta en circunstancias un tanto vergonzosas para sus defensores italianos, tras la literal autoaniquilación de la *206ª Divisione Costiera*, que había destruido sus

cañones y quemado sus reservas de combustible. La *54ª Divisione Fanteria "Napoli"*, por su parte, lo estaba haciendo algo mejor; pero la pérdida del General Giulio Cesare Gotti Porcinari, su comandante en jefe, capturado el día 12, la había dejado muy mermada de ánimo. Un mensaje enviado en estas fechas a Berlín por el *OB Süd* (Kesselring) describe las dificultades de la *Fallschirm-Panzer-Division "Hermann Goering"* (que no era precisamente una unidad de élite), y la casi completa aniquilación de las fuerzas italianas en el sector, indicando de paso que las fuerzas alemanas presentes resultan insuficientes para llevar a cabo cualquier contraataque.

Si la disolución de las tropas italianas era el principal problema de los alemanes, otra de las dificultades con las que tenían que lidiar era la cadena de mando. Las tropas alemanas en Sicilia dependían estratégicamente del *6º Ejército Italiano*, aunque tácticamente eran los oficiales alemanes al mando de cada división, con el General Hube a la cabeza, quienes decidían y actuaban como mejor les parecía. Podemos decir que la situación instaurada, de hecho, en Sicilia, era parecida a la que había existido en el norte de África, donde Rommel siempre había actuado y decidido por su cuenta, a pesar de que siempre estuvo, teóricamente, subordinado a los mandos italianos.



Kesselring, comandante en jefe alemán en el frente sur (OB Süd)

La situación irá mejorando, y los dos problemas a los que nos hemos referido serán solucionados. La cuestión de las tropas se resolverá entre el 18 y el 19 de Julio con el en-

vío a Sicilia de la *29. Panzer-Grenadier Division*. La del mando quedará perfectamente clara con la llegada a la isla del Estado Mayor del *XIV. Panzerkorps* del *General Hans Valentin Hube*. Considerado uno de los mejores oficiales de la *Wehrmacht*, había llegado a Sicilia desde el principio de la batalla con la misión de controlar tácticamente todos los sectores en los que hubiera tropas alemanas, pero esta era tan solo su misión oficial, pues órdenes secretas lo animaban a tomar el mando de toda la defensa de la isla. La llegada de su Estado Mayor y de la división de granaderos acorazados antedicha fueron en realidad la confirmación oficial de estas órdenes, y a partir de entonces fue Hube quien dirigió "de facto" la defensa de la isla. Su nombramiento oficial, sin embargo, aún se iba a hacer esperar, pues no llegaría hasta el 2 de agosto. Para entonces sus órdenes de cara a la defensa ya estaban muy claras: nada de defensa a ultranza, como en otros lugares, sino que tenía que ejercer una defensa que no costara excesivas bajas propias, con el fin de ir abandonando Sicilia poco a poco.

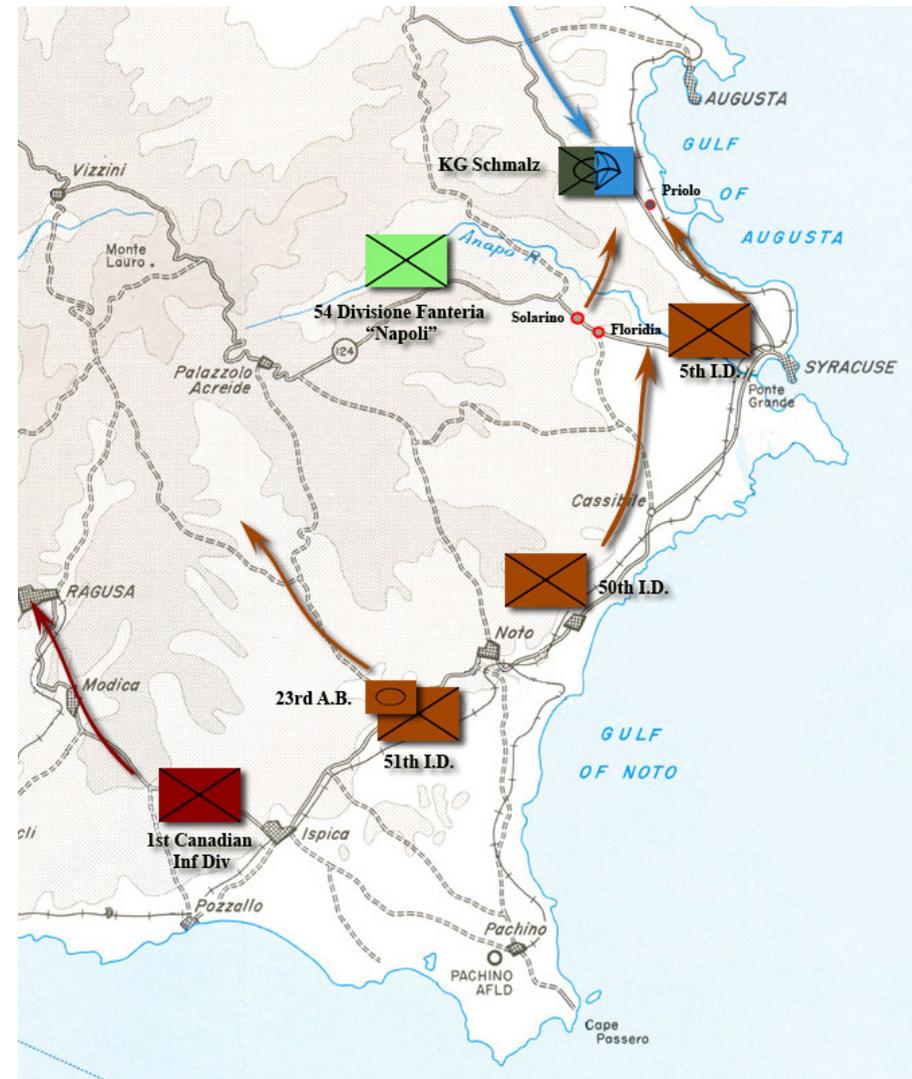
12 Julio

Sin embargo las unidades citadas antes no fueron las primeras en llegar a Sicilia para reforzar la defensa; las primeras adiciones a la fuerza germana habían llegado dos días

después del desembarco, e iban a resultar vitales, sobre todo en el sector defensivo de Catania donde, como ya hemos comentado, la defensa italiana se estaba desmoronando.

Estas fuerzas fueron el *Panzergranadier-Regiment 115*. (perteneciente a la *15. Panzergranadier Division*, que ya estaba desplegada en Sicilia, salvo este regimiento, que cruzó el estrecho y pasó a formar el grueso del *KG Schmalz*), y elementos de la *1. Fallschirmjäger Division* (algunos de los cuales también se integrarán en el *KG Schmalz*), cuya llegada detallaremos más adelante.

En el frente del *XIII Corps* el primer contacto serio con los alemanes tuvo lugar en este día, precisamente con tropas del *KG Schmalz*, en la pequeña localidad de Priolo. La de los alemanes fue tan sólo una acción de retardo, pues no tenían efectivos para una resistencia seria. Este rifirrafe, sin embargo, pero sirvió para dos cosas: detener temporalmente el avance británico y, debido a la rápida retirada de los alemanes, hacer que los mandos británicos pensarán que la toma de Sicilia iba a ser un paseo. No se les puede culpar por este exceso de euforia, pues la *17th Infantry Brigade* (*5th Infantry Division*) había recorrido para entonces 150km en los tres días transcurridos desde el desembarco. (Aunque un vistazo al mapa puede llevar a pensar que la



Mapa 4 - Movimientos de tropas del 12 de julio.

distancia es menor, y así es a vuelo de pájaro, nos estamos refiriendo a la distancia que marcaban los cuentakilómetros, que tenía en cuenta las vueltas y revueltas de la carretera). Sin embargo, estaban a punto de tropezar con el puente de Primosole y con la verdadera línea de resistencia alemana. El paseo militar iba a terminarse a pocos kilómetros de Priolo.

Desde el inicio de la planificación de las operaciones en Sicilia, Montgomery había sido consciente de que el puente sobre el río Simeto iba a ser un problema. Pero era necesario tomarlo, pues por ese puente pasaba la principal carretera que, orientada de norte a sur, recorría la costa oriental de la isla, enlazando Siracusa con Messina, que era el objetivo del *British 8th Army*. Se trataba de una estructura metálica de 120m de largo, que cruzaba el río Simeto al norte de la pequeña localidad de Primosole, sobre el tramo de carretera entre Augusta y Catania. El río tenía entonces en la zona del puente un ancho de unos 30 metros, fruto de su propio caudal, aumentado por el del río Gornalunga, que se une a él no a mucha distancia cauce arriba. Las orillas del Simeto no eran excesivamente escarpadas, pero si pantanosas, llenas de cañizales surgiendo del lodo, imposibles de cruzar para los vehículos; y los alrededores del puente se prestaban además a una defensa fácil: granjas, viñedos,

huertos y sus correspondientes muros de piedra rompían el terreno, facilitando una multitud de posiciones defensivas y dificultando un salto aerotransportado en las cercanías del objetivo. A todo esto hay que añadir que, en su momento, los italianos habían tenido el acierto de fortificar la zona con varios blocaos muy bien situados.

Para romper el "nudo" del Simeto, Montgomery preparó un plan aerotransportado que recibió el nombre clave de operación "*Fustian*". Según el mismo, en la noche del 13 al 14 de Julio la *1st Parachute Brigade* debía saltar en torno al puente, seguida tres horas más tarde por varios planeadores que traerían seis obuses ligeros para apoyar la defensa. El *1st Battalion* (*Major* Alastair Pearson) y el *3rd Battalion* (*Lieutenant-Colonel* E.C. Yeldham) debían tomar la construcción, mientras que el *2nd Battalion*, (*Lieutenant-Colonel* John Frost, el mismo que tomaría el puente de Arnhem en 1944), debía posicionarse en dos alturas al sur de la estructura.

Pero en el camino al puente de Primosole se interponía otro puente, el de Malati, que debía ser capturado intacto para poder llegar hasta el objetivo final; y como no había transporte aéreo suficiente para otro ataque desde el aire, la toma de dicho puente fue asignada a los comandos, en

concreto al *Nº 3 Commando*, que desembarcaría durante esa misma noche para avanzar tierra adentro siguiendo el cauce del río S. Leonardo hasta su objetivo, situado sobre la carretera al norte de Lentini.

El tercer elemento del plan eran las tropas terrestres propiamente dichas. De enlazar el frente con el puente de Primosole, pasando por el de Malati, se encargaría la *50th Infantry Division*, apoyada por la *4th Armoured Brigade*, recientemente desembarcada. La división debía tomar Lentini, y luego avanzar hacia el norte, relevando a los comandos en el puente de Malati y a los paracaidistas en el de Primosole, adonde debía llegar a lo largo del día 14 de julio, para seguir avanzando el día 15 y tomar Catania.

Un plan muy completo, aunque es innegable un cierto sabor a Market-Garden.

Los problemas empezaron enseguida, y no sobre el terreno, sino en y por culpa del propio estado mayor británico, pues si bien la orden de preparar el ataque se emitió el día 12, el *General Kirkman*, comandante en jefe de la *50th Infantry Division*, no fue advertido de su misión hasta el 13 a medio día, lo que, si tenemos en cuenta que debía llegar a Primosole el 14, tan solo le dejaba unas 24 horas para cum-

plirla. Si consideramos el ritmo de avance que habían estado sosteniendo los británicos hasta entonces no parecía imposible, pero como ya venimos anunciando, las cosas estaban a punto de cambiar.

En el lado opuesto de la colina, los alemanes también estaban efectuando sus propios movimientos, y más rápido incluso que los británicos. Desde el momento en que se iniciara la invasión de Sicilia, el *OKW* había puesto en alerta su reserva inmediata, el *Fliegerkorps XI*, compuesto principalmente por la *1.* y la *2. Fallschirmjäger Divisionen*. De estas dos divisiones, la primera, comandada por el *General Heidrich*, fue la señalada para partir hacia Sicilia, y en vanguardia se envió su unidad más inmediatamente disponible, el *Fallschirmjäger-Regiment 3.* del *Oberst Heilmann*, fuerte de unos 1.400 hombres.

Eran las 05:00 de la mañana cuando, en el aeródromo de Avignon, el *Oberst Heilmann* se subió al avión que debía llevarlo directamente a Catania. Su viaje transcurrió sin complicaciones hasta que, llegando a su destino, el avión empezó a sacudirse bruscamente, rodeado del tableteo de las ametralladoras, justo en el momento en que sus ruedas toman tierra y se deslizaba sobre la pista; tras detenerse de golpe el aparato, los ocupantes lo abandonaron a toda velo-



El Oberst Heilmann y el General Heidrich, fotografiados en Monte Cassino

idad y corrieron hasta ocultarse en los refugios antiaéreos. Lo menos que se puede decir es que la llegada a Sicilia del jefe paracaidista había sido bastante movida, pero consiguió salir de ella indemne y de inmediato se dirigió hacia el sur para reconocer el terreno sobre la orilla del río Simeto.

Mientras Heilmann escapaba a la muerte, su regimiento ya había subido a bordo de los aviones que lo estaban trasladando desde Avignon hasta Roma, junto con el *General* Heidrich y su estado mayor. Una vez en Roma, Hei-

drich subió a un vehículo que lo llevó de inmediato al CG de Kesselring en Frascati para una conferencia entre ambos jefes; mientras que poco después una escuadrilla de transporte formada por *He-111* y *Ju-52* despegaba de Roma con los hombres del regimiento a bordo.

El vuelo transcurrió sin apenas incidencias, pues si bien sobre el estrecho de Messina sufrieron un ataque de los cazas aliados, este causó pocas bajas, pues los monomotores andaban escasos de combustible y tuvieron que retirarse muy poco después de iniciar el combate. Eran las 18:15 cuando los paracaidistas de Heilmann llevaron a cabo un salto perfecto, justo al sur del río Simeto, para unirse al *KG Schmalz*, del que iban a formar parte a partir de entonces. Curiosamente, fue la única vez durante la guerra en que paracaidistas de dos contendientes saltaron sobre el mismo objetivo.

El regimiento de Heilmann no fue el último refuerzo que se unió al *KG Schmalz*, ni la única unidad de la *1. Fallschirmjäger Division* que se incorporó al mismo, pues por el aeródromo de Catania llegaron al frente más tropas. El 12 de julio aterrizó la *Funk-Kompanie* (compañía de radio); y el 13 lo hicieron el *Fallschirm-MG Bataillon 1.* (batallón de ametralladoras); el *Luftnachrichten Abteilung 1.* (unidad de



Me-321 "Gigant" despegando.

señales); y los pelotones 1., 5. y 6. del *Fallschirm-Panzerjäger Abteilung 1.* (unidad anticarro paracaidista). Estas últimas unidades perdieron en trayecto, bajo las ametralladoras de los cazas aliados, las piezas anticarro cargadas en dos *Me-321 "Gigant"*; iban a echarlas amargamente de menos en los días por venir. Además, también aterrizó en Catania el *Fallschirm-Pionier Bataillon 1.* (batallón de ingenieros paracaidistas), dos de sus compañías lo hicieron el

día 13, y el resto el 14 de julio. Más adelante iremos indicando la llegada de otros refuerzos.

En el otro extremo del despliegue británico, el *XXX Corps* siguió con su propia progresión. La *51st "Highland" Infantry Division*, acompañada por la *23rd Armoured Brigade*, recién desembarcada, avanzó hacia Vizzini; mientras que la *1st Canadian Infantry Division* llegaba a Ragusa y entraba en contacto con elementos de la *45th U.S. Infantry Division*, a la que, como ya hemos comentado, pronto iban a mandar de vuelta a la casilla de salida.

13 Julio

Fue en esta jornada, la misma en la que Alexander le otorgó la preeminencia sobre el ejército estadounidense, cuando el *British 8th Army* empezó a encontrarse con durísimos combates que iban a caracterizar su avance hacia Mesina; por eso, a partir de ahora, iremos dividiendo la narración correspondiente a cada jornada en sectores.

Sector de Lentini

Era mediodía cuando llegó al CG del *General Kirkman*, comandante en jefe de la *50th Infantry Division*, el despacho conteniendo las órdenes del *British 8th Army* para el de-

sarrollo de las operaciones hacia el norte. En él se le ordenaba ponerse en marcha de inmediato para llegar al puente de Primosole en un plazo máximo de 24 horas. A priori no debió de gustarle tanta premura, aunque habiendo recorrido 150 kilómetros en tres días, 45 kilómetros más en la siguiente jornada no debía parecer una tarea excesivamente ardua; más aun teniendo en cuenta que salvo los artilleros, los italianos se habían derretido ante su avance, y en cuanto a los alemanes, el KG Schmalz tan solo ha combatido brevemente en Priolo para después retirarse a otra posición al sur de Carlentini. No tenían pues motivos los británicos para pensar que el avance no iba a poder continuar al mismo ritmo; los que si los tenían eran los alemanes, porque en esta ocasión el KG Schmalz estaba listo para ejecutar una defensa seria.

Poco después de la llegada de las órdenes, la 69th Infantry Brigade, que estaba en la vanguardia de la división, inició su avance hacia Lentini y la carretera que iba hacia el puente de Malati; sin embargo, esta vez la defensa alemana se volvió tenaz, y pronto resultó evidente que el paseo había terminado y que el horario previsto iba a quedar incumplido. El combate entre el *KG Schmalz* y los hombres de Yorkshire (tanto el *5th East Yorkshire Regiment* como el *6th* y *7th The Green Howards Regiment* eran unidades reclutadas en dicha región de Inglaterra) rugirá toda la tarde y toda la noche.



Mapa 5 – 13 de julio: Lentini, Malati y Primosole.

Sector de la Bahía de Agnone – Puente de Malati

Mientras tanto, el *Nº 3 Commando*, que había partido del puerto de Siracusa a bordo del HMS Prince Albert, esta-

ba viajando hacia la Bahía de Agnone, donde tenía que desembarcar a las 22:00. Era precisamente allí donde se estaban concentrando una parte de las desmoralizadas tropas italianas que habían tenido –e incumplido– la misión de defender Augusta; sin embargo no eran estos los hombres que se iban a encargar de defender la playa, sino otros bien distintos. Cuando los hombres del comando iniciaron el desembarco se encontraron con que enfrente estaban atrincheros algunos de los paracaidistas alemanes que habían saltado el día anterior al sur del río Simeto, ahora encuadrados dentro del KG Schmalz; un tipo de enemigos bien distinto a los desmoralizados italianos.

Los comandos fueron recibidos por una barrera de fuego persistente y bien coordinada que dificultó enormemente sus operaciones. Además, añadiendo un inconveniente a otro, tras dejar a la primera oleada en tierra las barcas de desembarco se perdieron volviendo al barco a buscar al resto del comando, lo que dejó un tanto “varados” a los hombres que estaban en la playa. Por suerte, los paracaidistas alemanes no eran muy numerosos y los aproximadamente 200 comandos desembarcados y aptos para la acción consiguieron infiltrarse lentamente tierra adentro. Aún iban a tardar cinco horas en recorrer los aproximadamente ocho kilómetros de distancia hasta su objetivo, el Puente de Mala-

ti, donde llegarían una hora antes del alba. Allí se encontraron con que los defensores sí eran los apáticos italianos que habían esperado desde el principio, con lo cual se hicieron con el puente mediante un rápido y violento golpe de mano, desactivando de inmediato las cargas de demolición. Con la satisfacción de haber cumplido su misión, los comandos se posicionaron a esperar a los hombres de la 50th Infantry Division, que, en medio de violentísimos combates, seguían intentando tomar Lentini.

Sector del Puente de Primosole

Al atardecer, una flota aérea importante se eleva desde los aeródromos de Kairouan, la tercera ciudad santa del Islam. Son 145 aviones, de los cuales 126, del modelo *C-47*, llevan a bordo paracaidistas; mientras que los 19 restantes remolcan otros tantos planeadores *Horsa*. Para evitar que se repitan los problemas causados por el fuego antiaéreo propio acontecidos unos días antes, se había previsto que la ruta de vuelo no pasara por encima de la flota. Sin embargo, a la hora de la verdad, esta precaución se vio desbaratada cuando la formación voló sobre Malta, donde, una vez más, una DCA de gatillo fácil se encargó de reventar los planes de las tropas aerotransportadas. Sometidos al fuego de los antiaéreos de Malta los aviones se dispersaron, y algunos

de ellos acaban volando sobre la flota, cuyas piezas abrieron fuego también. Situadas un poco más lejos, las piezas anti-aéreas de alemanes e italianos también se unieron a la zara-banda.

El resultado fue un nuevo desastre en el que los pilotos de 55 aviones (el 38%) declararon haber recibido fuego antiaéreo amigo. Un total de 26 C-47 (un 18%) volvieron a Túnez sin haber lanzado los paracaidistas que llevaban, y 14 más (10% aproximadamente) fueron derribados antes de lanzar su carga, 11 de ellos por el fuego de la flota propia. A esto hay que añadir un número indeterminado de aparatos que se estrellaron después de haber saltado los paracaidistas que llevaban a bordo. Como en este caso las cifras son algo más complejas de evaluar, nos quedaremos con que solo 30 C-47 (el 21% aproximadamente) cumplieron satisfactoriamente su misión, y 48 más (algo más del 33%) consiguieron enviar a tierra a los paracaidistas que trasladaban, pero en un radio de 30 km del puente. En lo que a los combatientes se refiere, el resultado final fue que de los 1.856 oficiales y soldados enviados a tomar el Puente de Primosole sólo 12 oficiales y 283 soldados (el 16 % aproximadamente) cayeron cerca de su objetivo.

En primera instancia fueron suficientes, pues los sol-

dados italianos, de la *213ª Divisione Costiera* que se hallaban en el sector del puente estaban allí descansando y reorganizándose, y no esperaban un ataque.

Para los atacados, uno de los efectos más importantes de un asalto aerotransportado era la confusión provocada por la presencia, o la mera posibilidad, de tropas enemigas en la retaguardia y en los flancos, especialmente si las unidades defensoras seguían imbuidas de la mentalidad lineal propia de tiempos anteriores. Además, a la hora de derrotar a los defensores de una posición, también era de gran importancia el efecto sorpresa. Los numerosos soldados italianos estacionados en torno al puente sufrieron ambos estos efectos y, sin voluntad combativa, se rindieron en masa o escaparon campo a través, de modo que los paracaidistas se encontraron con más prisioneros de los que podían manejar y tuvieron que limitarse a aparcarlos en el patio de una granja cercana.

El puente fue tomado con rapidez, y los hombres presentes de cada uno de los tres batallones de la brigada se posicionaron siguiendo el plan preestablecido. Los del 1º y el 3º al norte del río, donde aunque en ese momento solo había tropas italianas, tan escasamente combativas como las que habían sido encontradas en torno al puente, se es-



El Puente de Primosole, visto desde el aire. Se puede apreciar su unión con el Gornalunga, que llega por abajo. Las colinas quedarían justo más allá del borde inferior de la foto.

peraba que tendrían lugar los contraataques más importantes; y los hombres del 2º, bajo el mando del *Lieutenant-Colonel Frost*, al sur, sobre dos colinas que serán conocidas como "*Johnny I*" y "*Johnny II*". Estos últimos se encontraron con problemas de inmediato, pues fueron atacados por el recién llegado *Fallschirm-MG Bataillon 1.*, que a media no-

che ya había conseguido tomar 82 prisioneros a los defensores.

A pesar de las escasas fuerzas y la presencia de tropas alemanas, sin embargo, los paracaidistas resistieron. El puente de Primosole era vital, y los defensores sabían que de su conservación dependía una campaña rápida, con la toma de Catania a mediados de mes; mientras que en caso contrario corrían el riesgo de que los alemanes tuvieran tiempo de organizar buenas posiciones defensivas con las que prolongar la batalla indefinidamente.

Otros sectores

Más allá, elementos de la *5th Infantry Division* se encargaron de asegurar la localidad de Solarino, en el flanco izquierdo del *XIII Corps*, y de terminar la limpieza de Augusta.

14 Julio

Sector del Puente de Primosole

Eran las 08:00 en el puente de Primosole y para los paracaidistas del 2º Batallón la situación se estaba volviendo "mas bien seria" como flemáticamente la definió el diario de

guerra de la unidad; el perímetro defensivo se había reducido, y los incendios en la yerba seca causados por el fuego artillero alemán estaban provocando que se redujera aún más. A las 09:00, sin embargo, los paracaidistas del batallón de Frost recibieron una ayuda inesperada, cuando un oficial de la *Royal Navy* que había aterrizado con ellos con la misión de coordinar el apoyo de fuego naval consiguió por fin contactar por radio con el crucero *HMS Newfoundland* (Robin Neillands atribuye este rol al *HMS Mauritius*). En cuanto abrieron fuego, los cañones de 150mm del buque obligaron a los alemanes a enterrarse y detener su ataque, para alivio de Frost y de sus hombres.

Como hemos visto, a primeras horas de la mañana los combates se habían centrado en las colinas al sur del puente; y como estas colinas lo enmascaraban para los alemanes del batallón de ametralladoras, estos desconocían si ambos extremos del mismo estaban en manos británicas o no. Los germanos no se enteraron de la presencia de tropas enemigas al norte del puente hasta las 10:30, cuando un motorista inconsciente se vio calurosamente acogido por el fuego de los paracaidistas. El motorista consiguió dar media vuelta y huir para informar a sus superiores, lo que motivó que el *Hauptmann* Franz Stangenberg, preocupado por las noticias que acababa de recibir, se dirigiera hacia la estruc-



El mayor John Dutton Frost (parte central de la fotografía).

tura para comprobar qué sucedía. El coche del oficial estaba avanzando a toda velocidad hacia el extremo norte del puente cuando repentinamente se escucharon el tableteo de las ametralladoras y el estampido seco de los fusiles; las balas silbaron en torno al vehículo y Stangenberg se convenció de que el informe del motorista era correcto: había tropas británicas defendiendo el extremo norte del puente. El coche de Stangenberg dio media vuelta y volvió a Catania a toda prisa, acompañado por los disparos británicos durante el pri-

mer tramo del camino, donde una vez que hubo llegado se puso manos a la obra, reuniendo una veintena de hombres con los que marchó de nuevo hacia el sur con la intención de asaltar las posiciones británicas. Obviamente su reconocimiento había sido escaso, pero tal vez Stangenberg se basaba en lo sucedido en Ponte Grande, donde los paracaidistas británicos habían sido un grupo muy pequeño. Sus hombres atacaron saltando de escondite en escondite, y recibieron el bienvenido apoyo de varios *Fw-190*, que hicieron varias pasadas rasantes disparando su armamento contra las posiciones de los defensores. Unos instantes después se unieron también a la refriega varias piezas de 88mm que, situadas en las cercanías, se acercaron para posicionarse mejor y abrir fuego. Sin embargo, en este caso los británicos superaban a su pequeña fuerza en más de cinco a uno y el primer ataque de Stangenberg fracasó.

Este fracaso inicial no desanimó al capitán alemán, quien dejando a sus hombres sobre el terreno volvió a Catania de inmediato para ponerse en contacto con Heidrich, en Roma, y pedirle la autorización para formar un *Kampfgruppe*. Una vez recibido el permiso, recolectó, porque de una verdadera recolección se trató, a 350 hombres. 200 de ellos provinieron de unidades de servicios: cocineros, mecánicos y chóferes; y los 150 restantes pertenecían a la *1. Kompanie*



Focke Wulf 190

del *Luftnachrichten Abt 1.*, del *Hauptmann* Fassl. Una vez que, a su juicio, hubo cosechado hombres suficientes, Stangenberg añadió material pesado al grupo: una pieza de 88mm y un cañón italiano de 50mm, servido por alemanes, fueron sus primeras adquisiciones; más tarde consiguió también el apoyo de otras dos piezas antiaéreas de 88mm, una cañón autopropulsado y varias piezas antitanque de calibres variados.

La fuerza coleccionada por Stangenberg, organizada en un *Kampfgruppe*, se desplazó hasta las posiciones de los

hombres que se habían quedado en el extremo norte del puente, donde su jefe organizó un nuevo asalto. El comandante del *KG* dividió a sus mezclados soldados en dos grupos. Doscientos de ellos, los de las unidades de servicios, dirigidos por él mismo, atacarían el puente directamente desde el norte; el resto, los hombres de la compañía de transmisiones y sus combatientes de la primera hora, dirigidos por el *Hauptmann* Fassl, recibieron la orden de cruzar el río y atacar el flanco derecho británico. El ataque frontal no tuvo éxito, pero los hombres de Fassl consiguieron flanquear las posiciones de los defensores y pronto su fuego y sus asaltos empezaron a cobrarse bajas importantes entre los británicos, de los cuales varios fueron hechos prisioneros. Gracias al interrogatorio de estos hombres descubrieron los alemanes que estaban combatiendo contra paracaidistas británicos llegados por aire durante la noche anterior. Los *Red Devils* (diablos rojos) británicos, se estaban enfrentando a los *Grün Teuffels* (demonios verdes. Ambos apelativos son los mote que tenían las unidades que se combatían en sus respectivos ejércitos) alemanes.

Sector del Puente de Malati

En el puente de Malati, la mañana de esta jornada fue singularmente dura. A pesar de que a los comandos les



Dos fotografías del Puente de Malati, también conocido como “comando Bridge” en la actualidad.

había sido fácil arrebatarse el puente a los italianos que lo guardaban, sostenerlo contra los paracaidistas alemanes resultó ser una cuestión muy distinta, mas aún teniendo en cuenta que desde primera hora estos recibieron el apoyo de un carro de combate *Tigre (Pzkw VI)*, que desde más allá del alcance efectivo de los *PIAT* (siglas de “*Projector Infantry Anti-Tank*”, se trata del arma anticarro de infantería mas empleada en el ejército británico, parecido a los *bazooka* norteamericanos y los *panzerfaust* alemanes) se dedicó a batir las posiciones de los comandos con toda impunidad. Dicho esto, debemos analizar la presencia del *Tigre* con cierto escepticismo, pues otras versiones hablan más bien de un

Panzer IV. En ambos casos, sin embargo, el resultado fue el que fue: las bajas se fueron incrementando cada vez más y a medio día los comandos se vieron en la obligación de abandonar el puente.

Infiltrándose de nuevo por el terreno, los hombres del *Nº 3 Commando* marcharon hacia el sur, hacia sus propias líneas, tras haber dejado 28 muertos, 59 desaparecidos y 66 heridos sobre el terreno. En ese momento las fuerzas alemanas a las que se enfrentaban ascendían ya a tres batallones de granaderos acorazados, apoyados por varios carros de combate y un grupo táctico italiano formado por blindados e infantería. Así fracasó la misión de tomar el puente de Malati. Mientras, los hombres de la *50th Infantry Division* combatían aún en Lentini.

Sector de Lentini

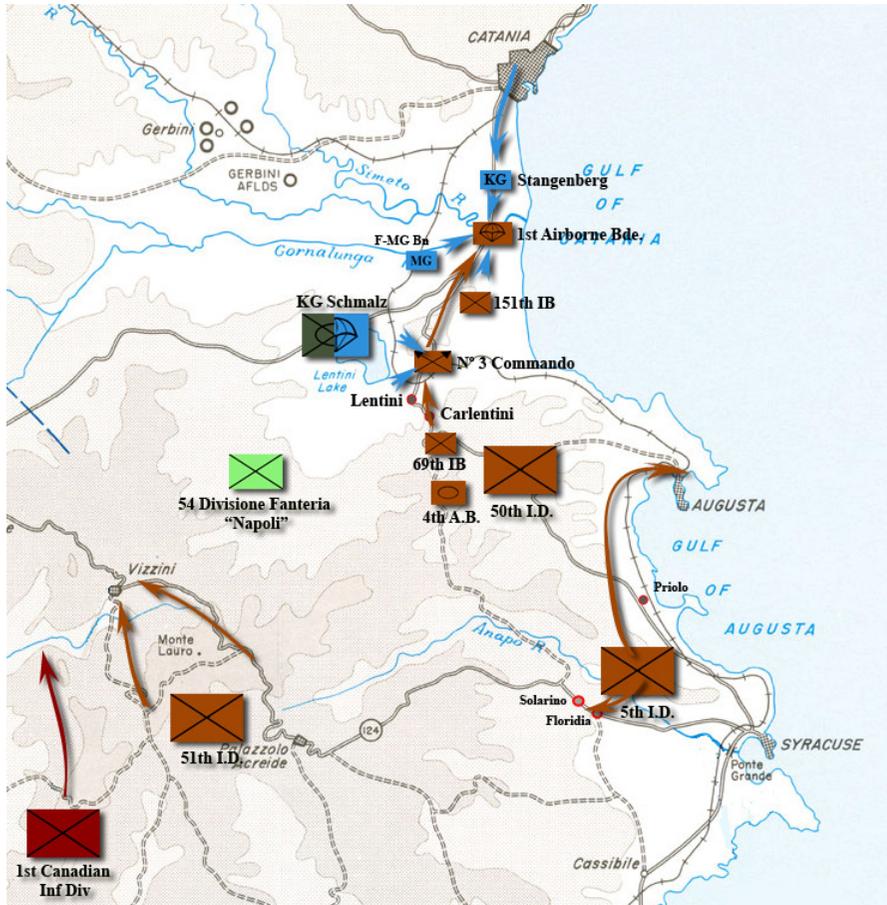
De hecho, la localidad no quedó lista para ser finalmente conquistada hasta las 10:00 de esta jornada, cuando tras haber llevado a cabo un asalto tras otro, a lo largo de toda la noche, los *Green Howards* consiguieron tomar por fin el Monte Pancali, pieza clave de la defensa establecida por el *KG Schmalz*.

De nuevo en el Sector del Puente de Malati

Eran las 17:00 cuando el *5th East Yorkshire Regiment* (de la *69th Infantry Brigade, 50th Infantry Division*) llegó a la vista del puente de Malati, tras haber recogido por el camino a los comandos supervivientes. Estos, si bien no habían podido resistir el tiempo suficiente los ataques alemanes, si habían cedido lo suficientemente tarde como para que los germanos no tuvieran tiempo de organizarse sobre el puente; y cuando llegaron los hombres de Yorkshire, la posición de los nuevos defensores se vio comprometida de inmediato de modo que tuvieron que retirarse a toda prisa, sin volarlo. Así, el primer puente fue tomado por fin, con más de 24 horas de retraso sobre el plan original. Sin embargo a partir de Malati las perspectivas eran más halagüeñas, pues las líneas alemanas estaban rotas y había llegado el momento de lanzar hacia delante, a toda velocidad, a la *4th Armoured Brigade*.

De nuevo en el sector del Puente de Primosole.

A las 17:30, la situación de los hombres de Pearson (*1st Battalion*, posiblemente al mando también de las unidades del *3rd Battalion*) al norte del río se había deteriorado mucho, y pronto se hizo realmente difícil. No había contacto con el resto de las tropas paracaidistas, situadas al sur del puente, el oficial de enlace con el *HMS Newfoundland* esta-



Mapa 6 – 14 de julio. Terminan los combates por los puentes.

ba junto con los hombres de Frost, con lo cual tampoco tenían apoyo artillero, y las municiones estaban a punto de agotarse. Pearson decidió entonces que lo más sabio era

retirarse al extremo sur del puente, donde disfrutaría de una posición defensiva mejor y podría reforzar a Frost. Mientras tanto, la buena noticia era que habían ido llegando hombres sueltos, aumentando la fuerza defensora a 160 soldados aptos para el combate.

Aunque se abandonaba el objetivo en favor de la supervivencia, y la retirada de Pearson alivió algo la posición al sur del río, las dificultades iban a aumentar. Una vez que los paracaidistas se hubieron marchado, Stangenberg consiguió posicionar una de sus piezas de 88mm cerca del puente, desde donde abrió un fuego dañino contra los antiguos defensores del extremo norte, que ahora se habían atrincherado en su salida sur. El resultado fue que no mucho después estos tuvieron que retirarse de nuevo, abandonando el extremo sur del puente, hacia las dos colinas donde combatían los hombres de Frost, que se hallaban a unos 1.200m más hacia meridión. A las 18:30, mientras los blindados progresaban hacia el norte a toda prisa desde Malati Stangenberg cruzó el puente hasta el extremo sur y lo recuperó para el eje, se había perdido el segundo objetivo.

Eran las 19:30 cuando, lejos hacia el sur, se pudo oír el solitario rugido del motor de un carro de combate. Se trataba de un único Sherman del *44th RTR (Royal Tank Regi-*

ment, perteneciente a la *4th Armoured Brigade*). Era el primer refuerzo que llegaba hasta los paracaidistas, y marcaba el fin de los ataques alemanes desde el sur. Dos horas más tarde, en torno a las 21:30, agotados tras duros combates y 30 km de marcha, empezaron a llegar por fin los hombres del *6th Durham Light Infantry*. Los alemanes se atrincheraron entonces al norte del puente, a la espera del ataque masivo que, en buena lógica, no debía tardar.

Sin embargo el ataque no llegó. El oficial que tomó el mando sobre el terreno una vez unificadas las tropas de rescate con los paracaidistas, fue el Brigadier Senior, comandante en jefe de la 151st Infantry Brigade quien, no demostrando para nada la iniciativa y la capacidad de improvisación que había demostrado Stangenberg, empezó a planear su ataque para el día siguiente.

Otros Sectores

A lo largo del día la 51st "Highland" Infantry Division tomó y aseguró Vizzini.

15 de Julio

Retirada Alemana y Reorganización



Paracaidistas del Fallschirmjäger Regiment 3 equipados para saltar.

No debemos olvidar que el objetivo alemán en Sicilia era defender transitoriamente la isla, no reconquistarla; en consecuencia, mantener el extremo sur del puente de Primosole frente al poder de las divisiones británicas no tenía objeto. Por eso, durante la noche del 14 al 15 de julio los alemanes reorganizaron sus posiciones, mediante la ejecución de dos maniobras:

- Primero, el *Kampfgruppe* de Stangenberg se retiró a la orilla izquierda del río Simeto, posicionándose a ambos lados del extremo norte del puente.

- Y, luego, los alemanes decidieron enviar fuerzas importantes a reforzar su posición. Estas fueron de dos tipos: elementos del *KG Schmalz*, que tras la toma británica de Lentini se habían ido retirando y que ahora volvían a ocupar un sector defensivo importante; y elementos de la fuerza paracaidista, más en concreto dos compañías del *Fallschirm Pioneer Bn 1*, así como el *Fallschirm-MG Bn 1*, que habían estado atacando las posiciones de Frost desde el sur y había aprovechado la tarde para eludir a las tropas de la *50th Infantry Division*, desplazándose hacia el oeste para cruzar el Simeto río arriba y volver a posicionarse en el extremo norte del puente.

La maniobra, tanto de retirada desde Lentini como de reubicación al norte del Simeto, hubiera podido ser perfecta, de no haber sido por una desafortunada circunstancia: el *Fallschirmjäger Regiment 3.*, que había formado parte del *KG Schmalz* en Lentini, se perdió. La de los hombres de la unidad de Heilmann va a ser una odisea que los llevará a vagar tras las líneas británicas durante tres días, desplazándose hacia el oeste y el noroeste hasta volver a entrar en contacto con sus propias fuerzas. El hecho de que esto fuera posible es un claro exponente de lo difícil que podía ser la

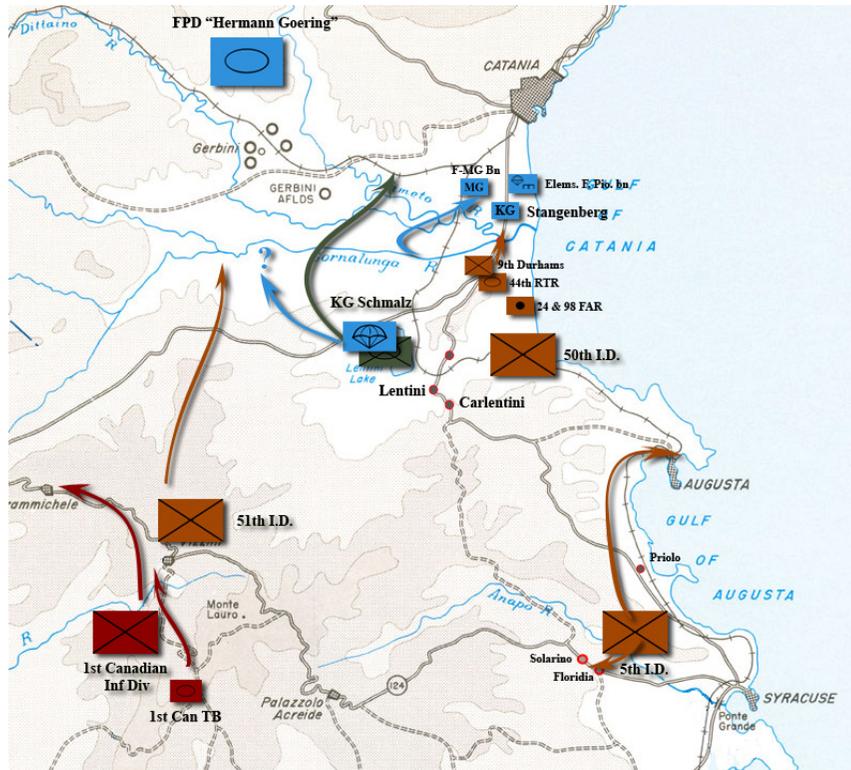


Paracaidistas alemanes combatiendo en el sector de Primosole

orografía Siciliana y lo escasamente comunicada que estaba la isla, favoreciendo que un millar de hombres pudiera perderse en la montaña y reaparecer días después.

Sector del Puente de Primosole

A primera hora de aquel 15 de julio el Brigadier Senior, comandante en jefe de la *151st Infantry Brigade*, tenía por fin listo su plan de ataque. La ofensiva iba a empezar a las 07:30 con un bombardeo masivo a cargo de las piezas del *24th* y *98th Field Artillery Regiments*, dos unidades orgá-



Mapa 15 de Julio

nicas del ejército que le habían sido cedidas para la ocasión. Este bombardeo iba a durar media hora, y a las 08:00 se pondrían en marcha los hombres del *9th Durham Light Infantry*, apoyados por los carros de combate del *44th RTR*. Como vemos se trataba de un asalto de libro: bombardeo artillero seguido de avance de infantería, bajo un fuego de

barrera y apoyada por carros de combate. Pero no iba a ser suficiente contra una defensa llevada a cabo con tanta veteranía y eficacia como la que desplegaron los "*Grun Teuffel*" alemanes, más aún si tenemos en cuenta que la moral de los británicos no era muy alta. A pesar de los medios empleados, el asalto acabó en fracaso.

Uno de los elementos clave a la hora de explicar el fallo de la ofensiva fue la táctica empleada por los alemanes para repelerla, muy demostrativa de la calidad militar de los soldados defensores; veamos cómo sucedieron las cosas. Nada más darse la orden de avance, los durhams se pusieron en marcha hacia las posiciones alemanas, progresando por saltos y cubriéndose unos a otros, sin dejar de vigilar el progreso de la barrera de artillería para no ser bombardeados por sus propios compañeros. Los carristas, por su parte, aceleraron los motores de sus monstruos de acero y avanzaron tras sus compañeros; su misión era cruzar el puente y asegurar el otro extremo, pero no podían hacerlo si la infantería no llegaba primero a la orilla opuesta, cosa que, por cierto, sucedió sin aparentes complicaciones. En aquel momento, en la primera línea de asalto de los *durhams*, tanto los oficiales como la tropa estaban preocupados y nerviosos, pues desde que se habían puesto en marcha no había habido reacción alguna de la parte alemana. ¿Qué esperaban?



Miles Dempsey, Comandante en Jefe del XIII Corps

¿Se habrían marchado? Las dudas y esperanzas del soldado enfrentado a la muerte los atenazaron, pues si bien todos se consideraban invulnerables, la muerte de compañeros que también se habían considerado invulnerables los llenaba de dudas; todos deseaban sobrevivir a la guerra, y algunos consideraban que, tal vez, una herida no muy grave, justo lo suficiente para ser enviados a retaguardia, podía ser una

buena solución. Este era el estado de ánimo con el que los hombres habían cruzado el río, salido del agua, cruzado entre los cañizos y ascendido hasta la orilla, siempre vigilando las supuestas posiciones enemigas sin poder ver nada de ellas hasta que, cuando apenas se encontraban a cincuenta metros, la línea defensiva estalló en llamas, desatando sobre los *durhams* un infierno, mortal, imparabile y destructor. Las ametralladoras barrieron todo aquello que sobresalía sobre terreno; incluso los carros de combate, que estaban llegando al extremo del puente, recibieron el fuego graneado de las spandau, ráfaga tras ráfaga de balas rebotando contra los cascos de los blindados, cuyos comandantes se vieron entonces obligados a refugiarse dentro de sus torretas y a cerrar las escotillas, quedando en gran parte cegados, convirtiendo sus máquinas de guerra en bestias miopes que ya no podían apoyar a la infantería cuando esta, atacada con saña, retrocedió dejando a su vez de apoyar a los carros.

La defensa fue un éxito y los *durhams* dejaron sobre el terreno un centenar de hombres de tropa y nueve oficiales, 34 de ellos muertos. Tan sólo se perdieron, sin embargo, tres carros de combate Sherman; un punto en contra de la eficacia de la defensa anticarro, pero debe recordar el lector que una parte de las piezas se habían perdido durante el traslado, cuando tres días antes los cazas aliados habían de-

ribado dos de los *Me-321* que las transportaban sobre el aeródromo de Catania.

Tras el fracaso del ataque de la mañana fue el propio *Lieutenant-General Miles Dempsey*, comandante en jefe del *XIII Corps*, quien decidió tomar cartas en el asunto e inició la preparación de un nuevo asalto para la tarde. Este asalto, que iba a ser ejecutado por los hombres del *8th Durham Light Infantry*, fue finalmente retrasado hasta la noche por sugerencia del *Lieutenant-Colonel Pearson*, a quien ya hemos visto combatir en el extremo norte del puente junto con sus paracaidistas y que conocía bien el terreno.

Otros sectores

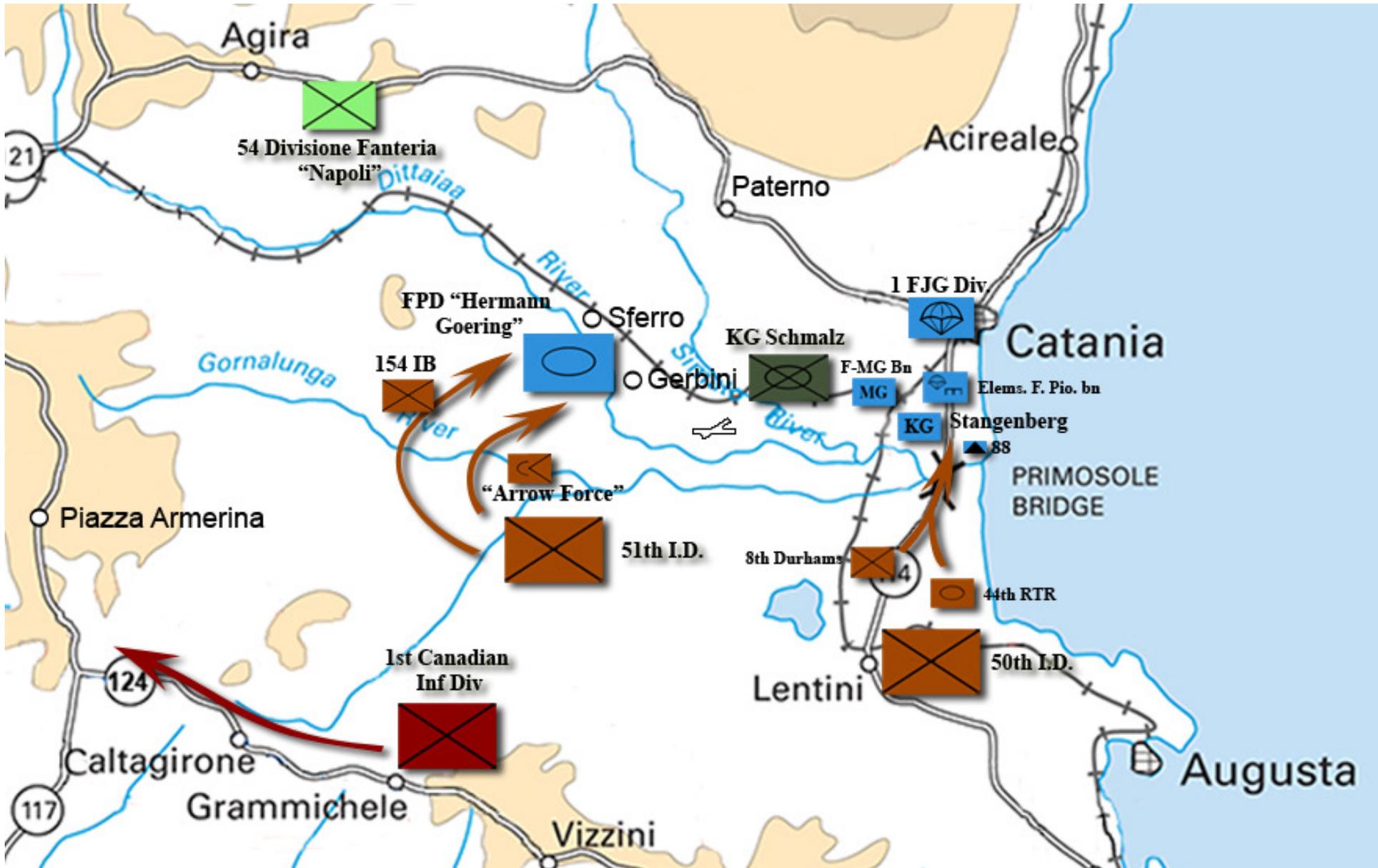
En el sector del *XXX Corps*, gracias al uso de la N 124, los canadienses ascendieron desde Ragusa extendiendo hacia el oeste el flanco del *British 8th Army*. Durante la jornada y con el apoyo de la *1st Canadian Army Tank Brigade*, la *1st Canadian Infantry Division* alcanzó Granmichele, en la carretera de Vizzini a Caltagirone.

16 de Julio

Sector del Puente de Primosele

Era la 01:00 y los hombres del *8th Durham Light Infantry* se movían con sigilo hacia los puntos de vadeo del río Simeto sugeridos por el *Lieutenant-Colonel Pearson* cerca del Puente de Primosele; estaba en marcha el nuevo intento, preparado esta vez por el comandante en jefe del *XIII Corps*, de romper la línea del río y avanzar hacia Catania.

El cruce del río a cubierto de la oscuridad fue un éxito, y después, aunque mojados y cubiertos de barro, los hombres se lanzaron como demonios contra las posiciones alemanas que guardaban el extremo norte del puente, matando, hiriendo, capturando u obligando a huir a los defensores. El cielo nocturno se llenó de hileras de trazadoras y de bengalas iluminantes, la batalla se convirtió en un caos impermeable a cualquier intento de orientación, y los hombres decidieron, una vez ganadas las posiciones asignadas como objetivo, que lo mejor era enterrarse. El asalto había pasado bastante bien, salvo por un detalle: las radios no funcionaron. Era un problema grave porque, al ser los durhams incapaces de informar del éxito obtenido, los carros de combate del 44th RTR permanecieron ociosos toda la noche, y cuando, al amanecer, los primeros blindados iniciaron el cruce del puente, entonces ya era demasiado tarde. Un cañón de 88mm hábilmente posicionado por los alemanes la-



Mapa 16 de Julio



Miembros de la *Fallschirm-Panzer-Division "Hermann Goering"*,

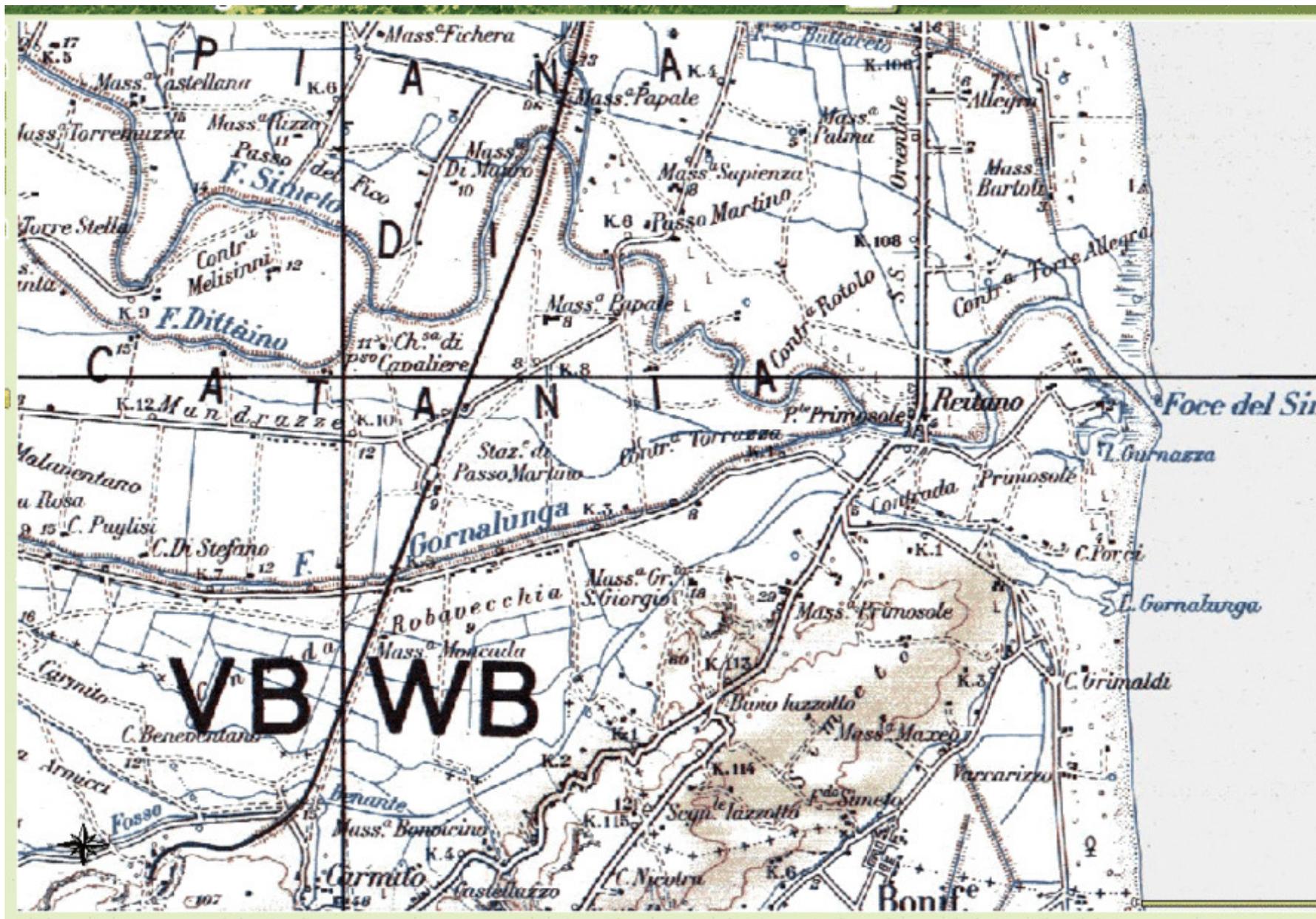
dró dos veces, y los dos carros de vanguardia se incendiaron.

El resto de la jornada fue testigo de combates encarnizados; y mientras los infantes alemanes daban sus mejores esfuerzos para expulsar a los británicos del extremo norte del puente, el solitario cañón de 88mm reventó tres carros más. Finalmente, puede decirse que al caer la noche, la batalla había quedado en tablas, pues si los alemanes habían conseguido expulsar a casi todos los durhams de vuelta al lado sur del río, un pequeño grupo, atrincherado a medio camino entre la estructura del puente y el punto en que el río Gornalunga vierte sus aguas en el Simeto, resistía aún en la orilla norte, de modo que, aunque los británicos habían conseguido poner pie en el otro lado, aún no controlaban un punto de cruce viable.

Con este resultado, Dempsey decidió que lo mejor era cancelar el desembarco contra Catania previsto para esa misma noche, y antes de marcharse instruyó al General Kirkman, comandante en jefe divisionario (*50th Infantry Division*), para que renovara los ataques y ampliara la cabeza de puente. El Simeto aún iba a tener que ver más sangre.

Sector de Paterno

Están en pleno apogeo las operaciones en torno al puente de Primosole, como estamos viendo, pero Montgo-



Mapa de época de la región de Primosole, en el que se puede ver muy bien tanto el puente como las diversas características del terreno a su alrededor.

mery no se conforma con un solo ataque, y además tiene tropas suficientes como para sostener diversos ejes de avance. Hacia el oeste del *XIII Corps* se desplegaba el *XXX Corps*, cuya división más oriental era la escocesa *51st "Highland" Infantry Division*. Esta unidad fogueada recibió pues como objetivo la ciudad de Paterno, sita al oeste noroeste de Catania, desde la que, una vez conquistada, se abrirían dos opciones a los hombres del *British 8th Army*: seguir hacia el noreste, por las faldas del Etna, llegando a la costa al norte de Catania; o dirigirse directamente hacia dicha ciudad. En ambos casos, este nuevo eje de ataque debía forzar la retirada alemana del sector de Primosole, desbloqueando la situación frente al *XIII Corps*.

Para tomar Paterno, el *General* Winberley, comandante en jefe de la división *"Highland"*, decidió dirigir su ataque principal hacia Gerbini, con el fin de hacerse con el aeródromo y las posiciones defensivas que rodeaban el pueblo, las cuales, debemos indicar, llevaban tiempo establecidas y habían sido consecuentemente reforzadas. Este objetivo fue asignado a una fuerza mixta que recibió el nombre de *"Arrow Force"* y que fue constituida utilizando como núcleo la *23rd Armoured Brigade*, reforzada con infantería. Mientras esta fuerza atacaba Gerbini, Wimberley decidió además dar a su *154th Infantry Brigade* la misión de avanzar hacia la

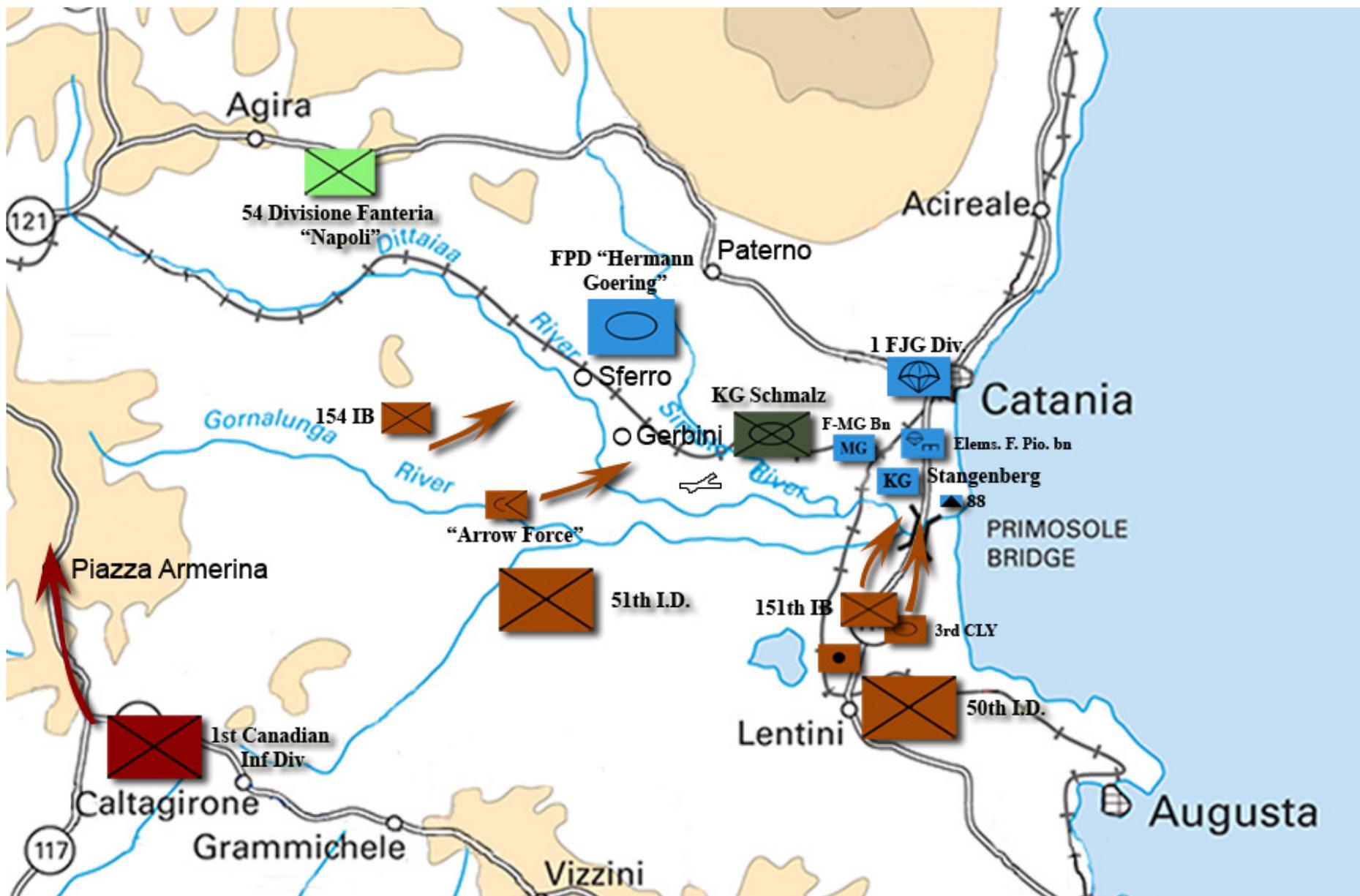
localidad de Sferro, situada un poco más al oeste. Si sus fuerzas conseguían ocupar una cualquiera de ambas localidades, quedaría abierto el camino hacia Paterno, y para explorar las oportunidades que pudieran surgir, mantuvo las dos brigadas restantes de su división en reserva (*152nd* y *153th Infantry Brigades*).

La ofensiva se inició por la mañana y progresó con lentitud a lo largo de una jornada en la que los defensores, hombres de la *Fallschirm-Panzer-Division "Hermann Goering"*, disputaron a los escoceses cada palmo de terreno.

17 de Julio

Sector del Puente de Primosole

El siguiente ataque al puente de Primosole, y era el cuarto, fue diseñado esta vez por el *General* Kirkman, comandante en jefe de la *50th Infantry Division* (el primer ataque había sido diseñado con el plan general de Montgomery; el segundo por el *Brigadier* Senior, de la *151st Infantry Brigade*; y el tercero por el *Lieutenant-General* Miles Dempsey, al mando del *XIII Corps*, con lo cual era justo que ahora le tocara al comandante divisionario "probar suerte"). En esta ocasión se preparó un plan de asalto más amplio que los anteriores, en el que iban a participar los tres batallones



Mapa 17 de Julio

de la *151st Infantry Brigade*:

- El *8th Durham Light Infantry* debía sostener la posición que aun aguantaba al norte del río.
- Mientras tanto, los otros dos batallones de la brigada, el *6th* y el *9th Durham Light Infantry*, debían cruzar el río y atacar para hacerse de nuevo con el extremo norte del puente.
- Tanto el apoyo blindado como la explotación del éxito –si lo había– iban a correr a cargo del *3rd County of London Yeomanry* (uno de los batallones de la *4th Armoured Brigade*)
- Y, finalmente, se previó un apoyo artillero importante, en el que iban a participar 95 piezas de 25 libras, 48 obuses de 105mm y dieciséis cañones más de calibre mediano.

Una vez más el cruce del río resultó sencillo, sobre todo, en esta ocasión, gracias al fuego emitido desde la cabeza de puente ya establecida en la orilla izquierda; pero a partir del momento en que los atacantes pusieron pie al norte del río, el combate se recrudeció. Mientras los británicos preparaban sus asalto, los alemanes habían ido mejorando



Paracaidistas alemanes al acecho

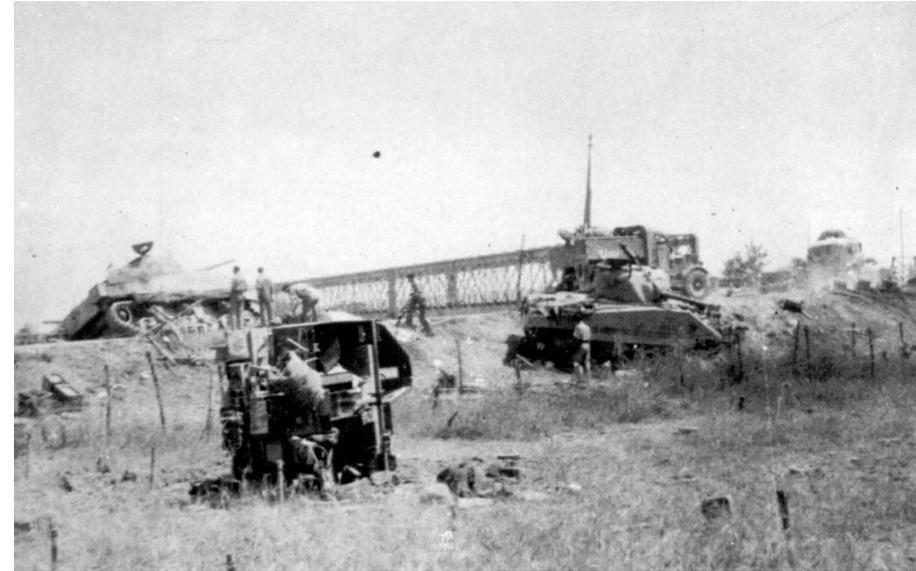
sus posiciones; y si cada ataque era más fuerte que el anterior, también caía sobre posiciones defensivas más poderosas.

La noche fue terrible, avanzando con valentía, se perdió un pelotón completo del *6th Durham Light Infantry*, que desapareció volatilizado por las armas alemanas, y de la compañía A del *9th Durham Light Infantry* sólo iban a quedar 15 hombres válidos al final de la batalla. Tal vez hubieran podido lograrlo, esta vez, pero en el momento más duro

los alemanes decidieron contraatacar, con el apoyo de varios vehículos blindados. Su contragolpe fue detenido "in extremis" por la artillería británica, que en esa ocasión salvó a los durhams de una ignominiosa retirada; pero la batalla no había terminado aún. Entonces golpearon de nuevo británicos enviando al norte del río nueve carros de combate Sherman que, a su vez, complicaron la situación de los defensores alemanes, quienes a pesar de todo consiguieron destruir tres de ellos que se habían quedado atascados en un viñedo.

Al alzarse el sol sobre el mar iluminó un espectáculo dantesco, formado por restos de material abandonado y cuerpos humanos, inmóviles o postrados. Tan aterrador era el campo de batalla que el *Hauptmann* Fassl solicitó, y obtuvo, un alto el fuego para que ambos contendientes pudieran evacuar a sus heridos.

El examen de la situación en el momento en que finalizó la tregua revela que la posición alemana estaba en dificultades. Los británicos habían conseguido ampliar su cabeza de puente al norte del Simeto y habían introducido en ella varios Sherman, con los que habían conseguido destruir casi todas las piezas anticarro de las que los alemanes disponían. Vista esta situación, los alemanes decidieron enton-



Primosole, el día después.

ces que su mejor opción era tratar de volar el puente mediante camiones cargados con explosivos. Ninguno de los intentos tuvo éxito, y el *Hauptmann* Adolf, comandante de los ingenieros, fue herido mortalmente en el último intento. También el *Hauptmann* Fassl encontró su destino aquella mañana; con su compañía reducida a solo 17 hombres aptos para el combate, fue capturado por el equipaje de un Sherman.

A medio día los alemanes decidieron abandonar sus posiciones en la orilla norte del río. A cuatro kilómetros

había una gran zanja antitanque, a la que habían denominado "der panzergraben" (la tumba de los tanques), en la que decidieron establecer su nueva línea defensiva; una posición que resultará tan eficaz como la del Simeto.

Sin embargo, tras la retirada alemana los británicos permanecieron inmóviles, perdiendo así tal vez la oportunidad de explotar la victoria y perseguir a los alemanes hacia Catania. No es la primera vez que nos encontramos con la parsimonia británica a la hora de explotar una situación potencialmente favorable; claro que también hay que decir que para entonces la *151st Infantry Brigade* no era ya una fuerza operacional. Los tres batallones de los *durhams* habían perdido unos 500 hombres en total, y los supervivientes estaban agotados por los tres días de combate transcurridos. Esto obligó a reemplazar la brigada de primera línea, una tarea de la que iba a encargarse otra de las brigadas de la división: la *168th Infantry Brigade*.

En el lado alemán las bajas también habían sido importantes, aunque la lista del carnicero resultó más corta. A ello ayudó tanto el hecho de que habían combatido desde posiciones defensivas, en las que sus hombres habían estado cubiertos del fuego enemigo, como la veteranía y el entrenamiento de los Fallschirmjäger. De todos modos, tam-



Tropas de la división Highland observando las colinas de Sferro, en el horizonte.

bién las valientes unidades que habían combatido al norte del río Simeto necesitaban ser relevadas, de modo que la nueva línea de resistencia fue ocupada por los hombres del *Fallschirmjäger Regiment 4*. (de la *1. Fallschirmjäger Division*), comandado por el *Oberst* Erich Walter, quien recibiría en su flanco oeste el apoyo del *KG Schmalz*. Esta nueva línea defensiva, que fue parte de la denominada línea "Etna", será la pesadilla de Montgomery durante los días por venir.

La *168th Infantry Brigade* se puso en marcha por la noche, atacando hacia la nueva posición alemana, pero no obtuvo el éxito pretendido y tuvo que detenerse a al-

gunos cientos de metros antes de llegar a la línea principal alemana. Vistas las circunstancias, el general Kirkman ordenó el repliegue de su división a posiciones más cómodas y se inició un periodo de descanso.

Sector de Paterno

En el sector de la *51st Infantry Division*, y tras 24 horas de combates, la "Arrow Force" había conseguido cruzar el Dittaino y establecer una cabeza de puente al sur de Gerbini; mientras que el ala izquierda la *154th Infantry Brigade* seguía progresando hacia Sferro con gran dificultad.

Otros sectores

A lo largo del día los canadienses tomaron Piazza Armerina, en el camino de Caltagirone a Enna.

III: EL FIN DEL PROTAGONISMO

Cambio de Rumbo en Sicilia.

Con la detención de la 50th Inf. Div del General Kirkman se detuvieron los avances del ejército del Montgomery en el este de la llanura de Catania, estableciéndose ambos

contendientes en posiciones que durarán, con escasos cambios, hasta fin de mes. A partir de entonces, el *British 8th Army* pasó a combatir y a tratar de proseguir su avance hacia Messina sobre todo en el interior. Ya hemos venido hablado de las operaciones de la *51st Infantry Division "Highland"* en Gerbini, y a esta se sumarán otras batallas importantes, como las que protagonizarán los canadienses en su avance hacia Leonforte y Assoro, objetivos a los que más adelante nos referiremos, o los combates en "*Lemon Bridge*", un puente sobre el Simeto a 10 km al oeste del de Primosole; todas ellas sin olvidar las diversas pequeñas bolsas de tropas enemigas que aún deben ser eliminadas. En resumen, el ejército de Montgomery ni estaba ni se quedó de brazos cruzados tras la batalla del puente de Primosole, y siguió combatiendo con la esperanza de alcanzar Messina y encerrar a los alemanes en la isla; sin embargo si empezó entonces a perder el protagonismo de la batalla por Sicilia, que pasó al *7th U.S. Army* del General Patton.

En lo que a las veteranas unidades del desierto se refiere, la derrota ante Catania también fue el inicio de un cambio pues, aunque dichas unidades tenían el palmarés de batallas más impresionante de todos los ejércitos de los aliados occidentales, lo cierto es que el proceso de reemplazo de las bajas había ido desgastando lentamente la calidad, la

veteranía y la experiencia de los soldados integrados en ellas; es decir, si las divisiones, las brigadas y los batallones eran los mismos, los hombres ya no lo eran. Este proceso, que empezó a notarse en Sicilia, se acentuaría en la campaña por Italia Continental, y culminaría en el sangriento bloqueo de Normandía.

El nuevo despliegue alemán en la línea del Etna.

La línea Etna, o línea Hube, como también fue conocida, se convirtió en la principal línea de defensa alemana en Sicilia. Su objetivo era detener a los aliados durante el mayor tiempo posible, pero no definitivamente, pues el alto mando alemán no se engañaba al considerar que la isla era tan solo un lugar donde retrasar y causar bajas a los aliados, no un lugar donde detenerlos definitivamente; sabían pues que tarde o temprano habría que retirarse, pero mientras, el dispositivo defensivo creado cumplió sus objetivos a la perfección.

La parte de este dispositivo que se enfrentó a las fuerzas británicas tenía su ala izquierda en la costa este de la isla, al Sur de Catania; donde protegidas por el "panzergraben" se desplegaron, entre el mar y el Fosso Botacetto, las unidades presentes en la isla de la *1. Falls-*

chirmjäger Division. A continuación y siguiendo el curso del río Simeto se desplegó el *KG Schmalz*, con la *Fallschirm-Panzer-Division "Hermann Goering"* a su derecha. Esta última tenía su línea defensiva principal al norte del cauce del Dittaino, y defendía ciudades como Gerbini, Sferro y Statione di Dittaino. Más allá, en un sector más tranquilo, estaban estacionados los restos de las divisiones italianas "*Livorno*" y "*Napoli*", y a continuación se extendían las posiciones defensivas de la *15. Panzergrenadier Division*, controlando las casi intransitables carreteras que se extendían entre Leonforte y Nicosia.

Frente a los alemanes, Montgomery desplegó en primera línea cuatro divisiones y algunas brigadas independientes. Al este, junto al mar, frente a los paracaidistas, tenía sus heridas la *50th Infantry Division*, que no participará en los ataques que vamos a narrar a continuación; hacia su izquierda empezaba el sector de la *5th Infantry Division*, seguida por la *51st "Highland" Infantry Division* y la *1st Canadian Infantry Division*. Además de estas cuatro divisiones Montgomery tenía a su disposición la *78th Infantry Division*, que aún se encontraba en Túnez y que no iba a empezar a desembarcar en Sicilia hasta el 25 de julio, completándose su traslado el día 30.

18 de Julio

Sector de Paterno

Las fuerzas escocesas de la división "Highland" habían progresado muy poco el día 17, y en consecuencia, el General Wimberley decidió que había llegado el momento de introducir sus reservas en la batalla, asignando una brigada a cada uno de los ejes de avance. A pesar de esto, los combates siguieron siendo muy duros, durante toda la jornada, para muy escasos progresos.

Otros sectores

Más allá del frente principal, a lo largo de esta jornada los británicos despejaron dos de las bolsas de resistencia alemanas que se habían quedado en retaguardia: elementos de la *51st "Highland" Infantry Division* ocuparon Francoforte; y tropas de la *50th Infantry Division*, con apoyo de blindados de la *4th Armoured Brigade* se hicieron con el control definitivo de Lentini.

19 de Julio

Sector de Leonforte-Assoro

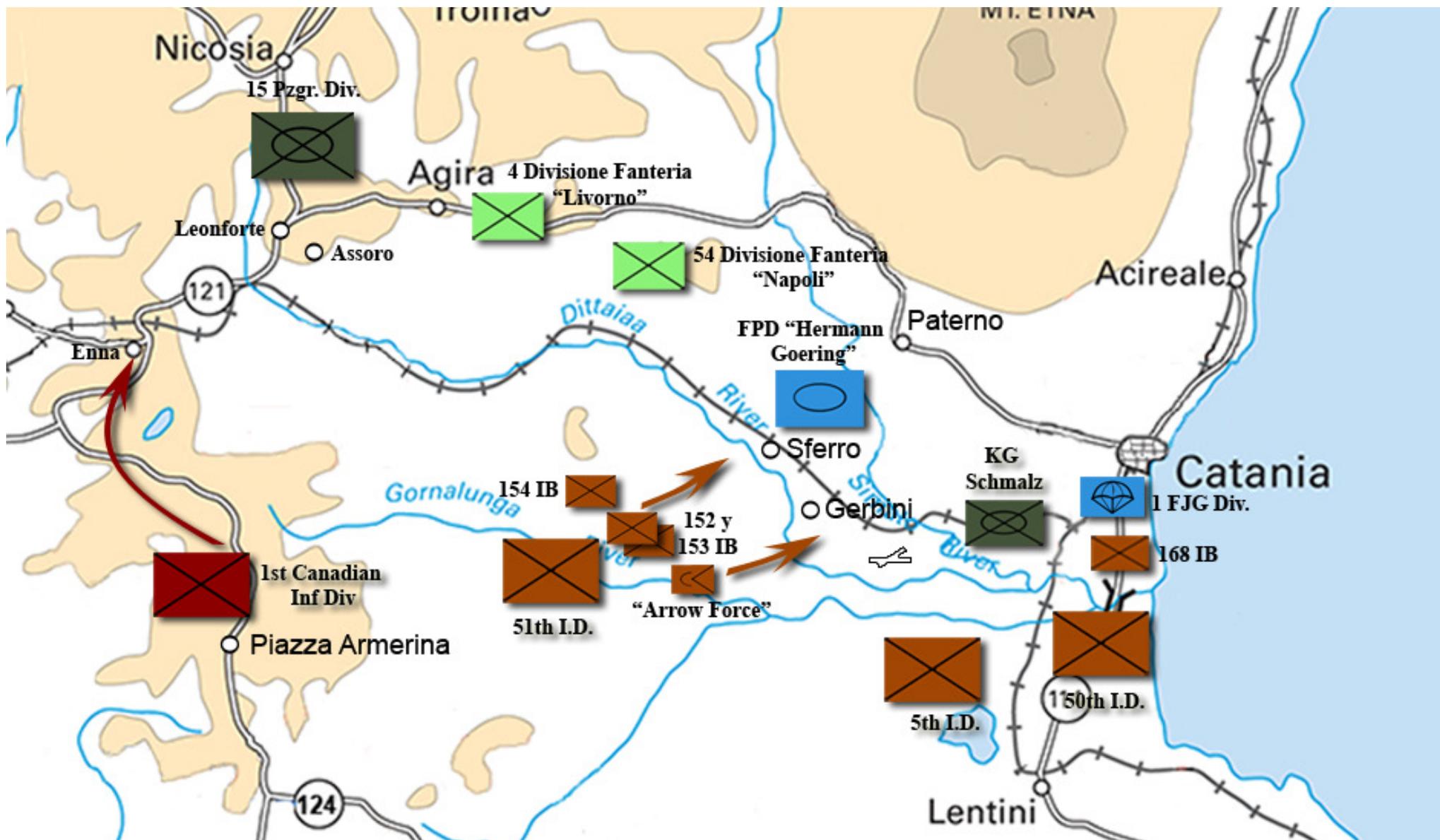
A lo largo de esta jornada Montgomery inició dos



Soldados canadienses ascendiendo al frente por el montuoso territorio siciliano.

ofensivas que tenían como objetivo penetrar la línea Etna, y esta fue una de ellas. Instruyó a la *1st Canadian Infantry Division*, que se hallaba en el extremo oeste del despliegue del *British 8th Army*, para que tomara los pueblos de Leonforte y Assoro. El ataque debía partir desde el sector de Enna, situado al suroeste de ambas localidades, y el objetivo operacional era romper la línea de posiciones alemana para luego atacar hacia el este, "enrollándola" sobre sí misma.

A nivel táctico, el plan del asalto era relativamente



Mapa 18 de Julio

simple. La *1st Canadian Infantry Brigade* debía tomar Asso-ro, mientras la *2nd Canadian Infantry Brigade* hacía otro tanto con Leonforte. Frente a estas unidades, la defensa estaba a cargo del *Panzer Grenadier Regiment 104*. (de la *15. Panzer Grenadier Division*), una unidad de élite que iba a causar graves bajas en cruentos combates. De hecho, durante esta jornada los canadienses efectuaron progresos muy limitados sufriendo muchas pérdidas; circunstancia que, sin menospreciar la calidad de los defensores, debe ser achacada sobre todo al uso de principios tácticos clásicos, poco eficaces ya en aquel momento de la guerra. Sin embargo, un cambio en la comandancia del *Hastings & Prince Edward Regiment*, cuyo jefe murió durante la batalla a causa de la explosión de un obús de 88mm, trajo un viento fresco a la ofensiva. Su sustituto, Lord Tweedsmuir, decidió preparar un plan más original que permitiera la toma de ambas localidades sin tanta efusión de sangre, su ejecución fue programada para la noche del día siguiente y más adelante hablaremos de él.

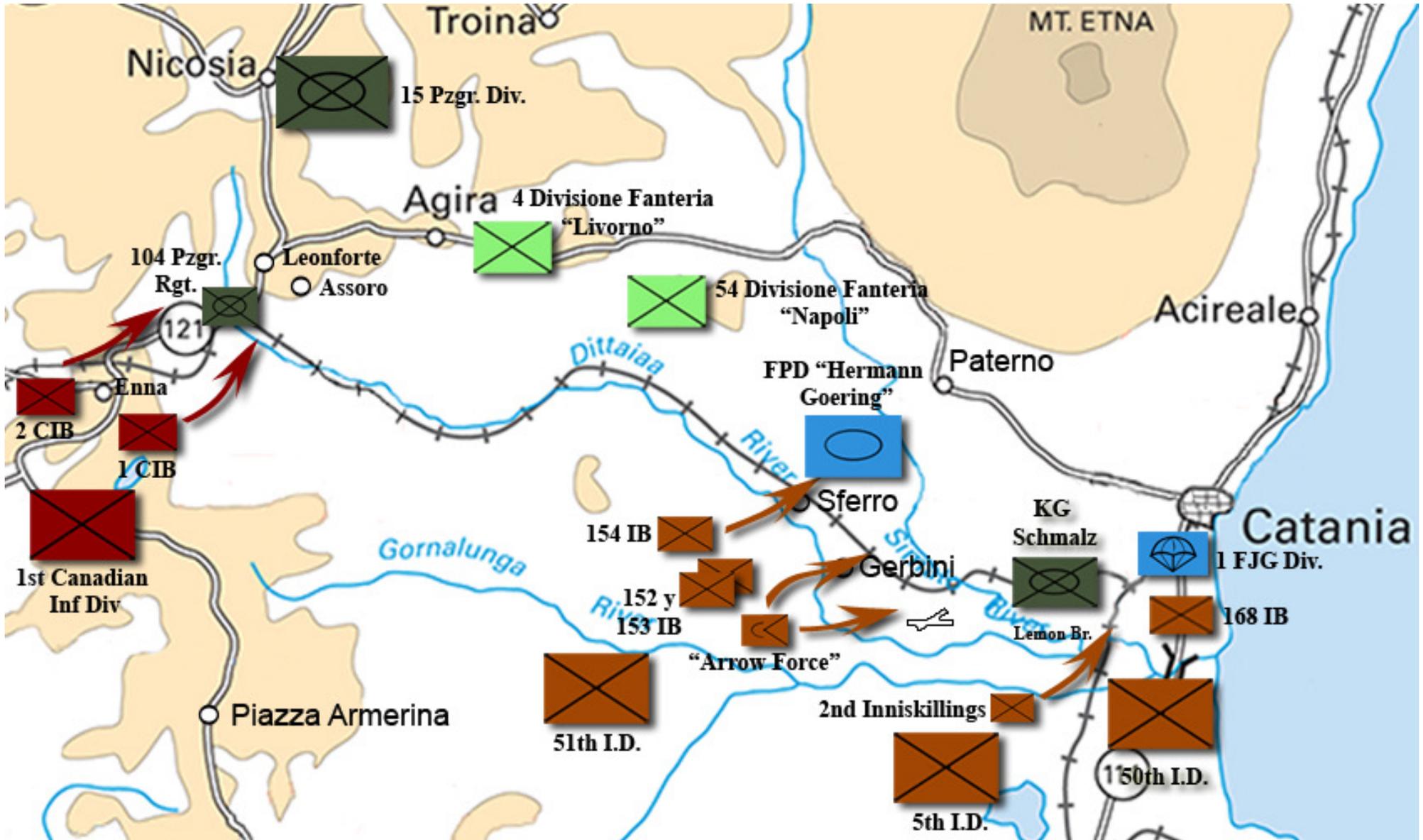
Sector de Paterno

A pesar de la entrada en liza de las reservas, el río Simeto fue el punto más lejano al que consiguieron llegar los escoceses de la *51st "Highland" Infantry Division* durante

esta jornada. Empantanada en medio de las defensas alemanas, el ala izquierda del avance, que como ya hemos visto venía precedida por la *154th Infantry Brigade*, consiguió tomar Sferro, pero avanzó muy poco más y poco tiempo después quedó definitivamente contenida. En cambio, en el ala derecha, la "*Arrow Force*" consiguió tomar Gerbini y llegar hasta la orilla izquierda del río Simeto, a solo dos kilómetros de distancia del aeródromo, lo que era demasiado cerca para desistir. Al día siguiente iba a producirse el ataque definitivo contra las posiciones alemanas en el aeródromo, en el que participarían tropas de ambas columnas.

Lemon Bridge

Lemon Bridge era un pequeño puente sobre el río Simeto, igual que el de Primosole, pero situado diez kilómetros más al oeste, que entró en la historia de la Segunda Guerra Mundial cuando, ante la falta de éxito de la *50th Infantry Division*, Montgomery decidió que cruzar el río por ese punto podía ayudar en la toma de Catania, pero primero había que conquistarlo. La unidad sobre la que recayó la misión fue la *13th Infantry Brigade* (de la *5th Infantry Division*), y más en concreto el *2nd Inniskillings*, un regimiento del Ulster. Desgraciadamente, la jornada fue una repetición de lo que había sucedido una y otra vez en Primosole: una



Mapa 19 de Julio



sPzB 41, este modelo de cañón anticarro portátil fue empleado por los paracaidistas alemanes en Sicilia

serie de asaltos muy decididos que, frente a la implacable defensa alemana, fracasaron. Los *Inniskillings* sufrieron pérdidas espantosas, la compañía C, que había empezado la batalla con 95 hombres aptos para el combate, la terminó con tan solo 25; y el único resultado de tanta sangre, como en Primosole, fue a ser una pequeña cabeza de puente que solo servirá para dar esperanzas a los atacantes.

Estas ilusiones fueron el origen de una renovación del esfuerzo, que esta vez iba a correr a cargo de la *15th Infantry Brigade*, que recibió la misión de ampliar la cabeza de puente.

20 de Julio

Lemon Bridge

La ofensiva de la *15th Infantry Brigade* iniciada durante la noche acabó prolongándose durante toda la jornada. Un asalto siguió a otro, y todos se fueron estrellando, sucesivamente, contra las posiciones alemanas. Al atardecer, mientras en los puestos avanzados desde los que habían partido los hombres los altos oficiales observaban los combates y recibían toda la información que les hacían llegar las unidades de transmisiones, la brigada, repentinamente, se quedó muda: el campo de batalla estaba cubierto de humo, el sol se estaba poniendo y las comunicaciones habían cesado; a todos los efectos, la unidad había desaparecido. Aunque parezca una exageración, dado el tamaño de la unidad implicada, aquello fue exactamente lo que sucedió y no se trata de una exageración. La brigada atacante no sólo no tenía comunicación con la retaguardia y era invisible a causa del humo y la oscuridad, sino que además había quedado rodeada por las tropas del *KG Schmalz*, que defendía el sector. Esta situación se prolongó durante unas cinco horas, y finalmente fue necesario el fuego conjunto y coordinado de nueve regimientos de artillería para conseguir que los supervivientes pudieran retirarse.



Mapa 20 de Julio

Ni que decir tiene que en el sector de Lemon Bridge no se consiguió romper la línea Etna.

Sector de Leonforte-Assoro

Durante la noche del 20 al 21 se puso en marcha una larga comitiva de soldados. Todos los hombres eran “oficialmente” voluntarios; y si entrecorramos la palabra es porque la voluntariedad de los soldados en operaciones de cierta envergadura siempre es sospechosa. Teniendo en cuenta que una de las fuerzas principales de una unidad es su cohesión, basada en las cadenas de mando establecidas y en el hecho de que los hombres y jefes se conocen y están habituados a combatir juntos; un proceso de selección de voluntarios a escala regimental debe plantear necesariamente algunos problemas. ¿Cómo asegurar que habrá la adecuada proporción de oficiales y soldados? ¿Cómo asegurar que los grupos de asalto formados mediante voluntarios estarán debidamente cohesionados? Lo cierto es que, a efectos prácticos, la creación de unidades de voluntarios a esta escala solía tener en cuenta la voluntariedad de los mandos, no la de sus subordinados; estos no solían tener opción.

Pero sigamos adelante con la idea de Lord Tweedsmuir. El plan era arriesgado pues la columna debía internarse por las montañas, transitar por verdaderos caminos de cabras que transcurrían por la falda de laderas casi verticales, y todo ello en medio de la oscuridad nocturna, con el fin de infiltrarse en las líneas alemanas y posicionarse en una altura ocupada por un viejo fuerte de la época normanda. Desde allí, los soldados voluntarios no solo iban a disfrutar de una magnífica vista, en un radio de hasta 80km, sino que además iban a dominar las posiciones alemanas en Leonforte y Assoro. El ataque fue un éxito, y pronto los *panzergrenadiere* iban a verse en una posición difícil, pues la posición dominante ocupada por los canadienses dominaba tanto sus trincheras como su retaguardia.

Mas hacia el sur, los canadienses tomaron la localidad de Valguarnera.

Sector de Paterno

Fue también durante la noche del 20 al 21 cuando se llevó a cabo el último gran esfuerzo de la división *Highland* por romper las líneas alemanas en este sector. La punta de lanza fue el *7th Argyll & Sutherland Highlanders*, perteneciente a la 154th Infantry Brigade, apoyado por carros de

combate de la 23rd Armoured Brigade y por tres regimientos de artillería. El resto de las tropas de la división seguirían detrás en misión de apoyo; eran medios considerables.

Enfrente, los alemanes habían desplegado dos batallones del *Fallschirm-Panzer Grenadier Regiment 2.*, un *Aufklärungs Abteilung* y buena parte del *II Bataillon del Fallschirm-Panzer Regiment "Hermann Goering"*; todas ellas unidades pertenecientes a la división "*Hermann Goering*". También eran medios considerables; reforzados por la densa y compleja red de alambradas y trincheras en las que se habían posicionado, más parecida a los campos de batalla estáticos de la primera guerra mundial que a la guerra móvil propia de la segunda.

Lo cierto es que ambos contendientes eran muy conscientes de la importancia de las posiciones disputadas.

El avance británico se encontró en dificultades desde el primer momento; pues muchos hombres se perdieron en la red de alambradas y tuvieron que combatir desperdigados, y muy duramente, por cada posición. Consiguieron cruzar el Simeto, y finalmente, en las últimas horas de la noche, llegaron al aeródromo. Sin embargo no consiguieron

consolidar la posición, y al amanecer del día 21 los alemanes recuperaron el aeródromo.

El precio por estos logros resultó, aunque no tanto como en otras batallas de esta campaña, bastante elevado. Tanto el *7th Argyll & Sutherland Highlanders* como el *46th RTR* perdieron a sus jefes, muertos durante los combates; y las bajas mortales totales ascendieron a 18 oficiales y 160 suboficiales y clases de tropa. A estas cifras hay que sumar, por supuesto, los heridos. En lo que a material se refiere, ocho carros se quedaron sobre el terreno, y unos cuantos más, si bien fueron dañados, fueron también recuperados y enviados a los talleres de retaguardia.

21 de Julio

Sector de Leonforte-Assoro

Este día los alemanes lanzaron varios contraataques contra las posiciones canadienses del *Hastings & Prince Edward Regiment*; y la batalla rugió también en las laderas del viejo fuerte normando, pero lejos de ser derrotada, la posición canadienses se ensanchó, para desesperación de los alemanes, acercándose a Assoro a lo largo del día y tomando la población durante la noche. Habían hecho falta tres días de lucha para conseguirlo.

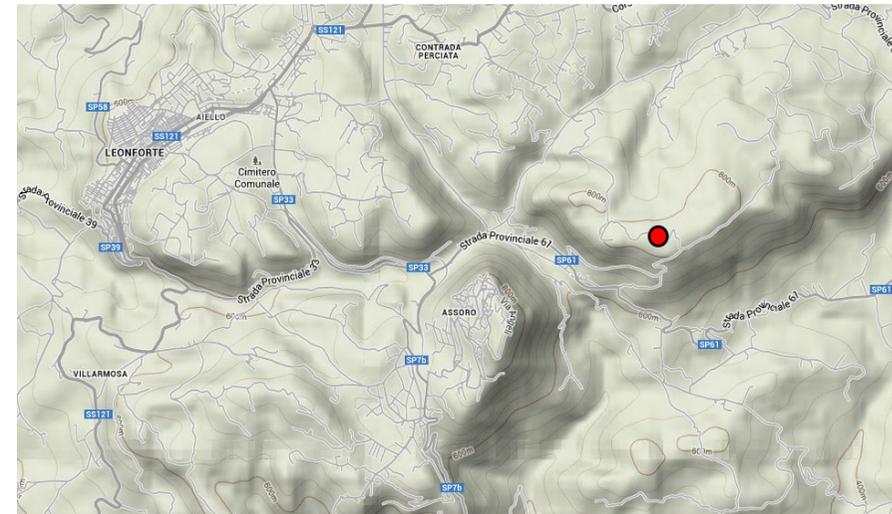
Sector de Paterno

Montgomery, informado del fracaso nocturno en el aeródromo de Gerbini, se desplazó al CG de Wimberley. Ambos generales estudiaron la situación y llegaron a la conclusión de que las bajas no justificaban el terreno ganado. Entonces, a regañadientes, el general en jefe británico ordenó a la división escocesa que suspendiera sus ataques.

Puede decirse que con el final de la ofensiva en este sector y la renuncia a tomar el aeródromo de Gerbini y la localidad de Paterno, los británicos empezaban a asumir su derrota en la línea Etna, y el fracaso en sus intenciones de tomar Catania y Messina. Lo cierto es que el balance no era positivo en absoluto: la 50th Infantry Division había conseguido tomar el Puente de Primosole, pero había sido detenida en el "panzergraben"; la 5th Infantry Division no había conseguido hacerse con Lemon Bridge; y Paterno seguía en manos alemanas. La última esperanza del *British 8th Army* eran los canadienses que, como a continuación veremos, consiguieron algún éxito, pero no contra la línea principal alemana.

22 de Julio

Sector de Leonforte-Assoro



En este mapa relieve actual se puede observar las difíciles características del sector Leonforte-Assoro. La posible ubicación del castillo normando ha sido indicada con un punto rojo.

Leonforte fue finalmente ocupado por los canadienses a lo largo de esta jornada; un acontecimiento cuyas dos caras merece la pena mencionar: por un lado la arriesgada infiltración ideada por Lord Tweedsmuir había dado dividendos, convirtiendo la localidad en una posición insostenible y obligando a los alemanes a evacuarla; por otro, para los alemanes, Leonforte y Assoro nunca habían sido posiciones clave, sino barbacanas, puestos avanzados por delante de la línea Etna, de modo que su repliegue no fue una retirada en



Mapa 21 y 22 de Julio

toda regla, sino un desplazamiento hacia su línea principal de resistencia.

A partir de ese momento, tal y como narra la historia oficial de la división, los progresos de la *1st Canadian Infantry Division* se hicieron más lentos y difíciles, pues los alemanes habían alcanzado su línea defensiva principal, y ya no la abandonarían hasta el inicio de las operaciones de evacuación de la isla. No obstante, es necesario indicar que teniendo en cuenta la dureza del terreno, la escasez de comunicaciones y las formidables posiciones defensivas, los canadienses, a pesar de ser tropas novatas que participaban en su primera campaña, se desempeñaron notablemente bien en Sicilia; y con el tiempo la *1st Canadian Infantry Division* acabaría convirtiéndose en una de las unidades de élite del ejército aliado.

Pero mientras tanto, la toma de Leonforte había sido el canto del cisne de la pretensión del *British 8th Army*, y de Montgomery, de protagonizar el avance hacia Messina. Para romper la línea Etna era necesario que los alemanes distrajeran tropas hacia otros lugares, y solo una violenta intervención estadounidense podía conseguir eso. Por suerte para la causa aliada, el *7th U.S. Army* estaba a punto de iniciar su marcha hacia el este, pues a las 19:00 de este mismo



Bombarderos aliados sobre Catania.

día, el *Generale* Molinaro firmaba, en el Palacio Real de Palermo, la rendición de la capital de Sicilia al *General* Patton.

Montgomery Cede la Mano

La historiografía nos ha ido legando la noticia de una enconada lucha por el protagonismo entre los generales Montgomery y Patton. Dicha lucha había empezado en África, como ya hemos comentado, y fue desarrollándose a lo

largo de las diferentes campañas en las que ambos líderes participaron, llegando a su máximo apogeo cuando ambos se dedicaron a clamar por la preferencia en los suministros durante la campaña del último trimestre de 1944 en Europa.

Hay que decir que el carácter de ambos era difícil. Tanto Patton como Montgomery eran "primma donnas" en busca de la gloria y la primacía, poco dados a negociar y ceder, y con una inmutable visión propia de la realidad y del modo en que había que ganar la guerra. Consecuentemente, dado que ambos compartieron la campaña siciliana, fue imposible que sus personalidades no influyeran en ella. Montgomery se apuntó el primer tanto cuando convenció a Alexander para que su ejército recibiera tanto la parte del león de los suministros como la carretera 124, como ya hemos visto, relegando a los norteamericanos a segundo plano, Patton, por otro lado, se convirtió en el protagonista de varios incidentes desagradables, como el fusilamiento de un grupo de soldados alemanes -siguiendo el espíritu de uno de sus discursos-, o la célebre anécdota de la bofetada.

Sin embargo, y volviendo al inicio de esta disertación, la oposición entre Patton y Montgomery no fue tan enconada, al menos en Sicilia, como se ha podido decir. Si recordamos la película de 1970 "Patton", dirigida por Franklin J.

Shaffner y Michael D. Moore y protagonizada por George C. Scott, el famoso general norteamericano hacía todo lo posible por llegar a Messina antes que Montgomery, sufriendo por ello las críticas del General Omar Bradley, interpretado por Karl Malden, que lo acusaba de arriesgar las vidas de sus hombres por su ego personal. Al final Patton llegaba primero y sorprendía a Montgomery con una fanfarria cuando este entraba en la ciudad. Sin embargo, en la realidad, parece que las cosas no sucedieron exactamente así.

El 25 de Julio Montgomery era consciente de que su línea de avance no era practicable, sus tropas habían sufrido un duro revés en la línea Etna, y la relación entre las bajas sufridas y los objetivos logrados auguraba un futuro ominoso. Además de este planteamiento, hubo otros motivos que lo obligaron a replantearse sus ambiciones: el triste recuerdo de los sangrientos ataques frontales, de desgaste, contra posiciones fijas, de los que había sido testigo durante la primera guerra mundial fue uno; y el hecho de que, en aquel verano de 1943 el Reino Unido estaba empezando a quedarse sin reemplazos, seguramente fue otro. A esto hay que añadir que, fruto de su experiencia en la primera guerra mundial, Montgomery siempre había sido muy tacaño con las vidas de sus soldados, una tacañería que, agravada por la escasez de clases movilizables en casa, agudizaría en el

futuro su tendencia a sacrificar todo el material necesario en largas preparaciones antes de arriesgar indebidamente la vida de sus soldados.

Pero volviendo al 25 de julio, Montgomery decidió entonces invitar a Patton a su cuartel general en Siracusa para una entrevista; fue la primera reunión de ambos líderes desde bastante antes de que se iniciara la campaña de Sicilia. Respondiendo a la invitación, Patton accedió, un tanto preocupado, a desplazarse hasta Siracusa; pues habiendo tomado Palermo tres días antes, se preguntaba qué jugarreta le estaba preparando el inglés. Sin embargo, en realidad no hubo jugarreta, no en esta ocasión, sino que Montgomery le ofreció, lisa y llanamente, que fueran las tropas del 7th U.S. Army las que se encargaran de tomar Messina; y no solo eso, sino que además le ofreció plena libertad para fijar los límites entre ambos ejércitos. Por la noche, Patton anotará en su diario *"Ha aceptado tan fácilmente que tengo la impresión de que es una trampa pero hasta ahora no se en que consiste"* George S. Patton, diarios, citado por Y. Buffetaut L'ete 1943 (2) Objectif Messine! H&C. Paris 2000.

La del 25 no fue la única conferencia convocada para tratar este tema, pues al día siguiente volvieron a reunirse nuestros dos protagonistas, acompañados esta vez por el

General Alexander, quien estaba bastante molesto con su compatriota, que el día anterior había usurpado su rol como comandante en jefe del grupo de ejércitos. En esta reunión se concretaron los ejes de avance a seguir para la continuación de la campaña:

- por la nacional 120 hacia Nicosia, Troina y Randazzo marcharían la 1st U.S. Infantry Division y la 9th .S. Infantry Division
- por la nacional 113, siguiendo la costa, lo harían la 3rd .S. Infantry Division, en cabeza, y otra división le seguiría los pasos.

En este plan, la misión del *British 8th Army* pasaba a ser atraer y entretener a tantas tropas alemanas como fuera posible con el fin de facilitar el avance de los norteamericanos; el cambio de papeles no podía ser más drástico. .

El 28 de Julio fue Montgomery quien visitó a Patton en Palermo, el cual, aprovechando la ocasión, quiso desplegar ante su huésped toda su magnificencia disponiendo una impresionante escolta que recogió a Montgomery en el aeropuerto y, cruzando Palermo, lo llevó hasta el Palacio Real, donde Patton lo estaba esperando. Allí ambos disfrutaron de un almuerzo, un detalle cuya ausencia había ofendido enor-

memente al norteamericano en Siracusa, para posteriormente llegar a las mismas conclusiones que habían acordado ya el día 25: el británico cedió a todas las exigencias del norteamericano y este, sin embargo, se negó a creer del todo en la sinceridad del británico.

Como vemos, estas conferencias cambian el escenario hollywoodiense que ha llegado al gran público; y si bien el carácter de Montgomery era bastante insoportable, en este caso concreto el único que corrió una carrera hasta Messina fue Patton, quien además mostró, con el regío recibimiento dispensado a Montgomery en el Palacio Real de Palermo, su tendencia a la megalomanía.

Los días siguientes

El protagonismo norteamericano en la batalla de los días siguientes no quitó dureza alguna a las acciones que llevaron a cabo los hombres del *British 8th Army*, que iban a progresar todo lo posible.

Durante los duros combates protagonizados por los estadounidenses en Nicosia y Troina, localidad esta última en la que se verían bloqueados durante toda una semana, los británicos fueron comiendo terreno, de tal modo que el 5 de agosto la línea Etna había sido cruzada en varios puntos por



Soldados británicos progresando por las ruinas de Catania

ambos ejércitos.

En el extremo occidental del *British 8th Army*, los hombres de la *231th Infantry Brigade*, la brigada de Malta, bajo el mando de la división canadiense, llegaron cerca de Agira el día 19; y en la noche del 22 al 23 los canadienses iniciaron los asaltos contra la localidad, que fue tomada finalmente el 28 de julio. En esta acción el *Royal Canadian*



Reunión de altos mandos. El primero y el tercero de la primera fila son Eisenhower y Alexander.

perdió 47 hombres, y el *Hastings & Prince Edward* otros 80. "A pesar de disponer de informes sobre la presencia de sólidas posiciones enemigas, se lanzaron tres ataques idénticos, uno tras otro" Del diario del *Hastings & Prince Edward Regiment*, citado por Robin Neillands, *Octavo Ejército*, Inédita 2005. Esta falta de imaginación pudo deberse a la poca ca-

pacidad de los mandos, pero también hay que tener en cuenta que la única vía de ataque practicable para los carros de combate era la carretera de Nissoria a Argenta. En ella se perdieron un total de 438 bajas canadienses y 300 británicas, de la *231th Infantry Brigade*, por unas pérdidas alemanas que fueron calculadas en torno al millar de hombres. Después, el avance prosiguió hacia Regalbuto, que fue tomado el 3 de agosto; en aquel momento los canadienses estaban ya mucho más allá de Leonforte y Assoro, siguiendo la carretera que lleva a Adrano pasando al sur de Troina.

Durante estos días también se hicieron progresos en el sector de la *51st Infantry Division*, sobre el Dittaino, tomándose Catenanuova el 30 de julio y las colinas de Sferro el 3 de agosto. Para entonces, la *78th Infantry Division* se ha unido a la lucha en este sector, tomando Centuripe el 3 de agosto y cruzando el Simeto entre el 4 y el 5 del mismo mes para dirigiéndose hacia el norte, por la vertiente occidental del Etna, y tomar Malleto el 13 de agosto.

A partir de entonces el avance del *British 8th Army* volvió a ganar ritmo, junto con la retirada alemana. Tras algunos avances en el sector de la *5th Infantry Division* hacia la base del Etna, la *50th Infantry Division* consiguió entrar por fin en Catania el día 5, poco después de que la localidad

fuera abandonada por la *Fallschirm-Panzer Division "Hermann Goering"*; y en la noche del 5 al 6 de agosto Hube decidió retirarse a una nueva línea de defensa, que iría de Riposto, en la costa este de Sicilia, frente a los británicos, a Randazzo, justo al norte del Etna y de allí al cabo Orlando, siguiendo lo que son, mas o menos, las actuales carreteras S-116 y S-120. Los aliados pudieron entonces cruzar la línea del Etna, para proseguir su avance hacia Messina.

Sin embargo, en esta ocasión los alemanes estaban haciendo algo más que retirarse hasta una nueva línea defensiva: habían comenzado a evacuar la isla, por eso en la nueva posición solo se establecieron tropas con armamento ligero, y todo el equipo pesado partió camino de Messina para ser transbordado a Italia continental. Para la ejecución de su retirada final el General Hube había previsto no menos de cinco líneas defensivas consecutivas, cada vez más cortas, y con cada salto hacia atrás a una nueva posición, el embarque de entre 8.000 y 10.000 soldados con destino a Reggio di Calabria.

Poco después de que los estadounidenses capturaran Troina el cinco de agosto, los canadienses tomaron Adrano, el día 7, donde se enfrentaron a la última resistencia seria en la isla. A partir de entonces la progresión hasta Messina

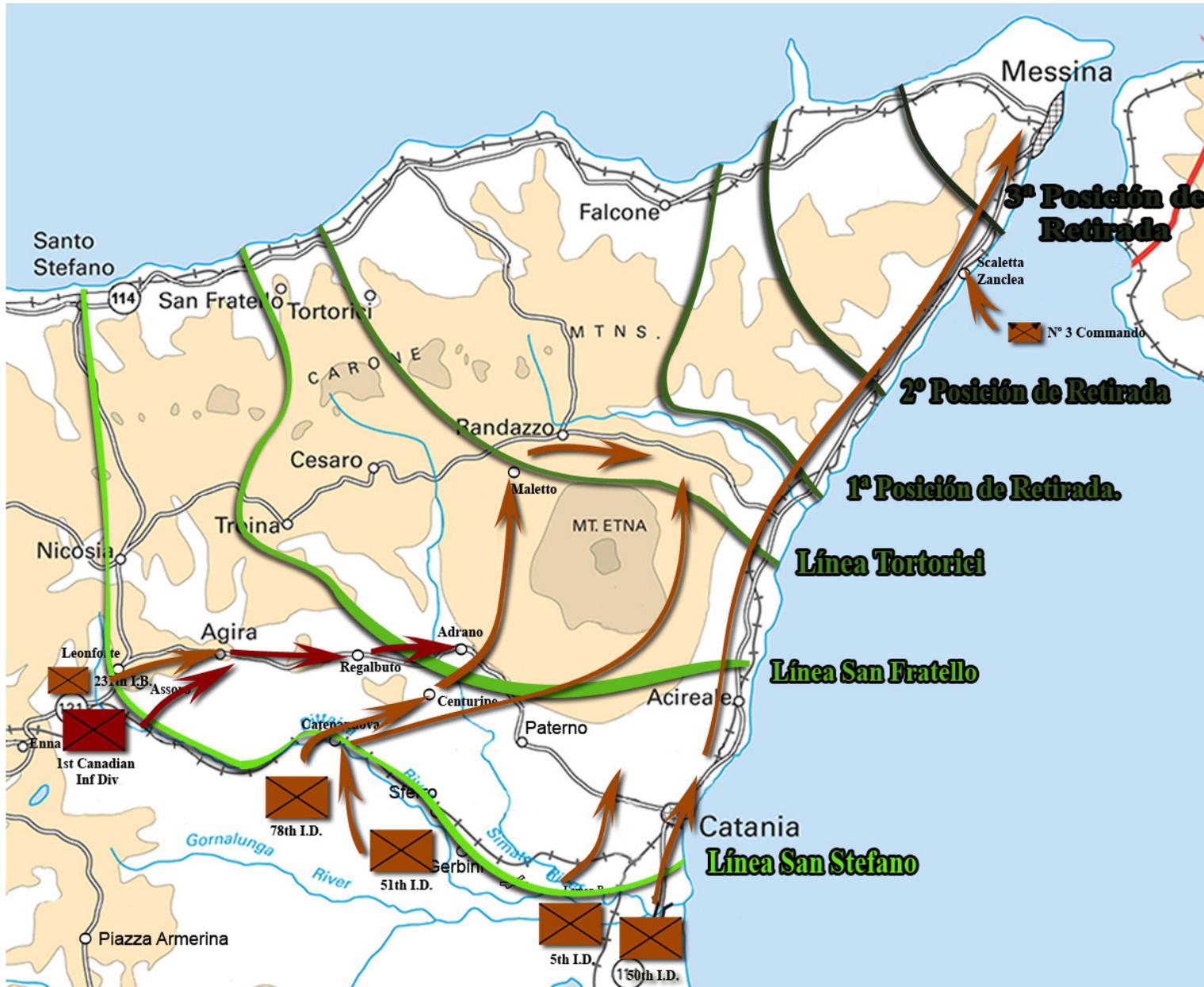
siguió a ritmo sostenido hasta que, el 15 de agosto, los británicos organizaron una última ofensiva con el objetivo de copar a las tropas del eje que aún estaban en la isla, desembarcando para ello una fuerza de comandos en Scaletta Zanclea, teóricamente tras las líneas enemigas, pero cuando los hombres llegaron a tierra los alemanes se habían retirado de nuevo y la misión había fracasado. Finalmente, el 16 de agosto, norteamericanos primero y británicos después, entraron en Messina.

Conclusiones

Con la toma de Messina terminaba la campaña Siciliana, y no precisamente con una victoria absoluta de los aliados.

Mediante estas operaciones los aliados habían conseguido arrebatarse al eje una porción del territorio nacional de uno de sus componentes, Italia, sumiendo al país en una grave crisis política, y provocando que, durante la campaña, Mussolini fuera detenido y puesto a buen recaudo, y su puesto de Jefe de Gobierno italiano asumido por el Mariscal Badoglio, mucho mas dispuesto a firmar la paz y sacar a su país de la guerra.

Otro beneficio de la campaña fue que se identificaron y



Mapa Final de la Campaña.

evaluaron muchos errores, que ahora podrían ser corregidos. En primer lugar era evidente que los ejércitos de las diferentes nacionalidades debían luchar como ejércitos aliados, no como ejércitos de tal o cual país dentro de una coalición aliada; la coordinación era imprescindible, y para ello debían dejarse de lado las rencillas nacionalistas y personalistas que habían plagado la relación del *British 8th Army* con, o contra, el *US 7th Army*, así como la de Patton y Montgomery.

En segundo lugar, y además era imprescindible para permitir la solución del primer problema, era necesario un mando superior fuerte. Durante la campaña de Sicilia, Alexander, a pesar de su innegable capacidad como militar diplomático, no había sido capaz de coordinar con mano dura a dos subordinados con mucho más carácter que él. El resultado era que había tenido que ceder a presiones a las que un oficial superior nunca debería permitir verse sometido por sus inferiores, para luego, además, verse ignorado por ellos, como ya hemos visto.

En tercer lugar era imprescindible una mejor coordinación entre armas. Era intolerable que los antiaéreos de la flota abrieran fuego contra la aviación propia, o que la deficiencia en las comunicaciones impidieran a los soldados reci-

bir el adecuado apoyo naval, aéreo o blindado, por citar sólo algunos ejemplos.

Y finalmente, otra circunstancia que fue duramente puesta en candelerero durante esta campaña fue la inutilidad definitiva de los ataques frontales. Como hemos visto, la campaña vio implementarse ideas imaginativas que tuvieron algún grado de éxito, así como ataques frontales clásicos que si algo consiguieron fue un avance mínimo a costa de bajas brutales. Esta lección sin embargo sería mucho mas dura de aprender, tal y como se manifestará a lo largo de la campaña italiana.

Sin embargo, el resultado de este aprendizaje fue caro. En la campaña de Sicilia los aliados perdieron más de veintidós mil hombres, de los que más de cinco mil fueron muertos. Podemos repartirlas así:

British 8th Army: 11.843;

Royal Navy: 729;

7th US Army: 8.781;

US Navy: 1.030.

En lo que al eje se refiere, las bajas son algo más difi-

ciles de evaluar. En lo referente a los alemanes, se censaron 4.561 tumbas en Sicilia, y se tomaron unos 6.000 prisioneros. El ejército italiano, por otro lado fue el que más bajas sufrió, pero con la menor proporción de muertos; las estimaciones oficiales de los aliados cifran 2.000 muertos, 5.000 heridos y 137.000 prisioneros.

¿Y después?

El paso siguiente a la toma de Sicilia era el desembarco en Italia continental, una campaña que resultaría dura y cruel, en medio de llanos palúdicos y montañas escarpadas. Con ello se pretendía atraer hacia el sur a la mayor cantidad posible de tropas alemanas, para bloquearlas en el escenario meridional e impedir que operaran en otros sectores, pero ¿Funcionó? ¿Cuántas tropas aliadas fueron bloqueadas para bloquear a los alemanes? El conflicto entre necesidades para Italia y necesidades para el desembarco de Normandía fue constante durante el año siguiente, durante el cual el frente italiano se fue volviendo cada vez más secundario hasta que, como anécdota y culmen de este proceso, podemos decir que la toma de Roma apenas salió en los periódicos y documentales aliados, pues se produjo el 5 de junio de 1944, unas horas antes del gran desembarco de Normandía. Pero esa es otra historia.



ORBAT

Nota a los órdenes de batalla:

Debido a que algunas unidades alemanas e italianas lucharon tanto en el sector estadounidense como en el británico, hemos incluido aquí el despliegue completo del eje, y en consecuencia hemos incluido también el de los aliados. Con respecto a los idiomas, normalmente preferimos citar las unidades en su idioma original, sin embargo, debido a que algunos términos son menos conocidos, no lo hemos hecho así con las pequeñas unidades italianas.

ORDEN DE BATALLA ALIADO PARA LA OPERACIÓN HUSKY

ESTADO MAYOR DE LAS FUERZAS ALIADAS EN EL MEDITERRÁNEO

Comandante en Jefe: General Dwight D. Eisenhower

Segundo Comandante: General Sir Harold R.L.G. Alexander

Jefe de Estado Mayor: Mayor-General Walter Bedell-Smith

15th Army Group.

Comandante en Jefe: General Sir Harold R.L.G. Alexander

British 8th Army.

Comandante en Jefe: Sir Bernard L. Montgomery

Jefe de Estado Mayor: Mayor-General Francis W. De Guingand

XIII Corps.

Comandante en Jefe: Teniente-General Miles Dempsey

5th Division

Comandante en Jefe: Mayor-General G.C. Bucknall

13th Infantry Brigade

2nd Cameronians

2nd Royal Inniskilling Fusiliers

2nd Wiltshire

15th Infantry Brigade

1st Green Howards

1st Kings Own Yorkshire Light Infantry

17th Infantry Brigade

2nd Royal Scots Fusiliers

2nd Northamptons

6th Seaforth Highlanders

17th Infantry Brigade Special Company

Tropas divisionarias

5th Reconnaissance Armoured Car Regiment

7th Cheshire Machine Gun Battalion (Ametralladoras)

52nd Anti-Tank Regiment

91st Field Regiment (Royal Artillery)

92nd Field Regiment (Royal Artillery)

152th Field Regiment (Royal Artillery)

18th Light AA Regiment (Royal Artillery)

254th Field Park Company (Royal Engineers)

245th Field Company (Royal Engineers)

252nd Field Company (Royal Engineers)

38th Field Company (Royal Engineers)

18th Bridging Platoon

5th Division Signals

50th Infantry Division “Northumbrian”

Comandante en Jefe: Mayor-General Sidney C. Kirkman

69th Infantry Brigade

5th East Yorkshire

6th Green Howards

7th Green Howards

69th Infantry Brigade Special Company

151th Infantry Brigade

6th Durham Light Infantry

8th Durham Light Infantry

9th Durham Light Infantry

151th Infantry Brigade Special Company

168th Infantry Brigade

1st London Irish

1st London Scottish

10th Royal Berkshire

Tropas Divisionarias

2nd Cheshire Machine Gun Battalion (Ametralladoras)
 102nd Northumberland Hussars Anti-Tank Regiment (Royal Artillery)
 25th Light AA Regiment (Royal Artillery)
 74th Field Regiment (Royal Artillery)
 124th Field Regiment (Royal Artillery)
 90th Field Regiment (Royal Artillery)
 233rd Field Company (Royal Engineer)
 501st Field Company (Royal Engineer)
 505th Field Company (Royal Engineer)
 15th Bridging Platoon
 50th Division Signals

1st British Airborne Division

Comandante en Jefe: Mayor-General G.F. Hopkinson

1st Paratrooper Brigade

1st Parachute Battalion
 2nd Parachute Battalion
 3rd Parachute Battalion
 1st Parachute Squadron, RE
 J Section, 2nd Coy, Airborne Division Signals.

2nd Paratrooper Brigade

4th Parachute Battalion
 5th Parachute Battalion
 6th Parachute Battalion
 300th Anti-Tank Battery
 1st Independent Glider Parachute Squadron AAC
 2nd Independent Glider Parachute Brigade Group, Provost Section

4th Paratrooper Brigade

10th Parachute Battalion
 11th Parachute Battalion
 156th Parachute Battalion

1st Airlanding Brigade

1st The Border Regiment

2nd South Staffordshire Regiment
 1st Glider Pilot Regiment (en apoyo)

Tropas Divisionarias

1st Airlanding Reconnaissance Squadron
 1st Airlanding Light Regiment (Royal Artillery)
 1st Airlanding Anti-Tank Battery (Royal Artillery)
 2nd Airlanding Anti-Tank Battery (Royal Artillery)
 1st Parachute Squadron (Royal Engineers)
 2nd Parachute Squadron (Royal Engineers)
 4th Parachute Squadron (Royal Engineers)
 9th Field Company (Royal Engineers)
 261st Field Park Company (Royal Engineers)
 250th Airborne Light Communications Company (Royal Army Service Corps)
 16th Parachute Field Ambulance (Royal Army Medical Corps)
 127th Parachute Field Ambulance (Royal Army Medical Corps)
 133rd Parachute Field Ambulance (Royal Army Medical Corps)
 1st Airborne Division Provost Company
 21st Independent Parachute Company (Pathfinders)
 1st Airborne Signals

4th Armoured Brigade

Comandante en Jefe: Brigadier J.C. Currie
 44th Royal Tank Regiment
 3rd County of London Yeomanry

XXX Corps

Comandante en Jefe: Teniente-General Sir Oliver Leese

51th Infantry Division “Highland”

Comandante en Jefe: Mayor-General d. Wimberley

152nd Infantry Brigade

5th Queen’s Own Cameron Highlanders
 2nd Seaforth Highlanders
 5th Seaforth Highlanders

153rd Infantry Brigade

5th Black Watch
5th/7th Gordon Highlanders
1st Gordon Highlanders

154th Infantry Brigade

1st Black Watch
7th Black Watch
7th Argyll and Sutherland Highlanders

Tropas Divisionarias

1st/7th Middlesex (Ametralladoras)
126th Field Regiment (Royal Artillery)
127th Field Regiment (Royal Artillery)
128th Field Regiment (Royal Artillery)
61st Anti-Tank Regiment (Royal Artillery)
40th Light AA Regiment (Royal Artillery)
239th Field Park Company (Royal Engineers)
274th Field Company (Royal Engineer)
275th Field Company (Royal Engineer)
276th Field Company (Royal Engineer)
16th Bridging Platoon
51st Division Signals

1st Canadian Infantry Division

Comandante en Jefe: Mayor-General G.G. Simonds

1st Canadian Infantry Brigade

The Royal Canadian Regiment
The Hastings and Prince Edward Regiment
48th Highlanders of Canada

2nd Canadian Infantry Brigade

Princess Patricia's Canadian Light Infantry
The Seaforth Highlanders of Canada
The Loyal Edmonton Regiment

3rd Canadian Infantry Brigade

Royal 22eme Regiment

The Carleton and York Regiment
The West Nova Scotia Regiment

Tropas Divisionarias

4th Princess Louise Dragoon Guards (Reconocimiento)
1st Anti-Tank Regiment (Royal Canadian Artillery)
The Saskatoon Light Infantry (ametralladoras)
1st Field Regiment (Royal Canadian Heavy Artillery)
2nd Field Regiment (Royal Canadian Artillery)
3rd Field Regiment (Royal Canadian Artillery)
1st Field Company (Royal Canadian Engineers)
3rd Field Company (Royal Canadian Engineers)
4th Field Company (Royal Canadian Engineers)
2nd Field Park Company (Royal Canadian Engineers)

231st Infantry Brigade

(adjudicada a la 51ª División del 10 al 15 de julio)
Comandante en Jefe: Brigadier Roy Urquhart
1st The Dorsetshire Regiment
1st The Hampshire Regiment
2nd The Devonshire Regiment
165th Field Regiment (Royal Artillery)
295th Field Company (Royal Engineers)
231st Infantry Brigade Special Company
1/6th Queens

1st Canadian Army Tank Brigade

(adjudicada a la 1ª división canadiense)
Comandante en Jefe: Brigadier R.A. Wyman
The Ontario Regiment
Three Rivers Regiment
The Calgary Regiment

23rd Armoured Brigade

Comandante en Jefe: Brigadier G.W. Richards
40th Royal Tank Regiment
46th Royal Tank Regiment

50th Royal Tank Regiment
11th King's Royal Rifle Corps

Divisiones de Reserva

46ª División

Comandante en Jefe: Mayor-General J.L.I. Hawkerworth
(No llegará a combatir en Sicilia)

78th Infantry Division

Comandante en Jefe: Mayor-General V. Evenleigh

11th Infantry Brigade

2nd The Lancashire Fusiliers
1st The East Surrey Regiment
5th The Northamptonshire Regiment

36th Infantry Brigade

6th The Royal West Kent Regiment
5th The Buffs (Royal East Kent Regiment)
8th The Argyll and Sutherland Highlanders

38th Infantry Brigade

6th The Royal Inniskilling Fusiliers
1st The Royal Irish Fusiliers
2nd The London Irish Rifles

Tropas Divisionarias

56th Reconnaissance Regiment (Royal Armoured Corps)
1st Kensingtons Special Battalion (ametralladoras)
64th Anti-Tank Regiment (Royal Artillery)
17th Field Regiment (Royal Artillery)
132nd Field Regiment (Royal Artillery)
138th Field Regiment (Royal Artillery)
49th Light AA Regiment (Royal Artillery)
214th Field Company (Royal Engineers)
237th Field Company (Royal Engineers)
256th Field Company (Royal Engineers)

281st Field Park Company (Royal Engineers)
21st Bridging Platoon
78th Division Signals

Otras unidades

2nd SAS Regiment
Nº 3 Commando
Nº 40 Royal Marine Commando
Nº 41 Royal Marine Commando

7th U.S. Army

Comandante en Jefe: Teniente-General George S. Patton Jr
Segundo Comandante: Mayor-General Geoffrey T. Keyes
Jefe de Estado Mayor: General Hobart R. Gay

--II Corps--

Comandante en Jefe: Teniente-General Omar N. Bradley

1st Infantry Division "The Big Red One"

Comandante en Jefe: Mayor-General Terry de la Mesa Allen

Infantería:

16th Infantry Regiment
18th Infantry Regiment
26th Infantry Regiment

Artillería Divisionaria:

5th Battalion, Divisional Artillery
7th Battalion, Divisional Artillery
32th Battalion, Divisional Artillery
33th Battalion, Divisional Artillery

Tropas Especiales:

1st Engineer Combat Battalion
1st Medical Battalion
1st Reconnaissance Troop
1st Quartermaster Company

1st Ordnance Company
 1st Signal Company
 Pelotón de Policía Militar

Unidades Asignadas Especialmente Para el Desembarco:

Force "X" (Colonel Darby)
 1st Ranger Battalion
 4th Ranger Battalion
 1/39th Combat Engineer Regiment
 1/531th Combat Engineer Regiment
 3 compañías del 83rd Chemical Battalion (morteros de 4,2 pulgadas)
 67th Armoured Regiment (-)

45th Infantry Division

Comandante en Jefe: Mayor-General Troy H. Middleton

Infantería:

157th Infantry Regiment
 179th Infantry Regiment
 180th Infantry Regiment

Artillería Divisionaria:

158th Battalion, Divisional Artillery
 160th Battalion, Divisional Artillery
 171th Battalion, Divisional Artillery
 189th Battalion, Divisional Artillery

Tropas Especiales:

120th Combat Engineer Battalion
 120th Medical Battalion
 45th Reconnaissance Troop (mecanizado)
 45th Quartermaster Company
 700th Ordnance light Maintenance Company
 45th Signal Company
 Pelotón de Policía Militar

Unidades añadidas:

753th Medium Tank Battalion

--Reservas asignadas al II Corps--

Combat Comand B de la 2nd Armoured Division

67th Armoured Regiment (-) (enviado a la 1ª División de Infantería)
 82nd Reconnaissance Squadron (-) (algunos elementos enviados a la 3ª División)
 17th Armoured Engineer Battalion
 78th Armoured Field Artillery Battalion
 92th Armoured Field Artillery Battalion
 1/41st Armoured Infantry Regiment

18º Regimiento de infantería de la 1ª División de Infantería

con el 32nd Field Artillery Battalion
 y la 1st Engineer Company

504 Regimiento de Ingenieros de Costa

Dos batallones de Artillería Antiaérea

--Fuerza JOSS--

Comandante en Jefe: Mayor-General Lucien K. Truscott

3rd Infantry Division

Comandante en Jefe: Mayor-General Lucien K. Truscott

Infantería:

7th Infantry Regiment
 15th Infantry Regiment
 30th Infantry Regiment

Artillería Divisionaria:

9th Battalion, Divisional Artillery
 10th Battalion, Divisional Artillery
 39th Battalion, Divisional Artillery
 41th Battalion, Divisional Artillery

Tropas Especiales:

10th Engineer Battalion
3rd Chemical Battalion (morteros de 4,2 pulgadas)
3rd Medical Battalion
3rd Reconnaissance Troop
3rd Quartermaster Company
3rd Signal Company
703rd Ordnance Company

--Reservas para la Fuerza JOSS--

Combat Command A de la 2nd Armoured Division

66th Armoured Regiment (menos el 3er Batallón)
41st Armoured Infantry Regiment (menos el 1er batallón)
Company B, 82nd Reconnaissance Squadron
14th Armoured Field Artillery Battalion

Unidades Añadidas al CCA

36th Combat Engineer Regiment
3rd Ranger Battalion
4eme Tabor de Goumiers Marocains (Goumiers: 900 hombres, 117 caballos y 126 mulas)
5th Armoured Field Artillery Group
77th Field Artillery Regiment
2/36th Field Artillery Regiment
Battery B del 1st Field Artillery Observation Battalion
Survey Platoon, Company B del 66th Engineer Battalion (Topografía)
Cuartel General y Batería del Cuartel General del 105th Anti Aircraft Artillery Group
Grupos de Control de Fuego Naval desde la Orilla
Oficial Aéreo del XII Mando de Apoyo Aéreo
Unidades de gestión de playas.

--Reservas Asignadas a la totalidad del 7th U.S. Army--

9ª División de Infantería

Comandante en Jefe: Mayor-General Manton S. Hedi

Infantería:

39º Regimiento de Infantería
47º Regimiento de Infantería
60º Regimiento de Infantería

82 División Aerotransportada “Screaming Eagles”

Comandante en Jefe: Mayor-General Matthew B Ridgeway

Infantería:

504th Parachute Infantry Regiment
505th Parachute Infantry Regiment
325th Glider Infantry Regiment

ORDEN DE BATALLA DEL EJE EN SICILIA

6º Ejército

Comandante en Jefe: General de Ejército Alfredo Guzzoni
Jefe de Estado Mayor: General de Brigada Emilio Faldella

Corpo d'Armata XII

Comandante en Jefe: General de Cuerpo de Ejército Mario Arisio

26ª Divisione Fanteria "Assietta"

Comandante en Jefe: General de División Erberto Papini (seguido por el General de División Francesco Scotti y el General de División Ottorino Schreiber)

29º Regimiento de Infantería
30º Regimiento de Infantería
17ª Legión de Camisas Negras
126º Batallón de Morteros
25º Regimiento de Artillería (3 grupos de artillería)
2 Baterías de Defensa Contra Aviones (piezas de 20mm)
Batallón de Ingenieros
50ª Compañía Motociclista
233 Batallón de Artillería "Centauro" (motorizado)
Unidades de servicios.

28ª Divisione Fanteria "Aosta"

Comandante en Jefe: General de División Giacomo Romano

3/5º Regimiento de Infantería
6º Regimiento de Infantería
171º Batallón de Camisas Negras (no todas las fuentes)
28º Batallón de Morteros

22º Regimiento de Artillería (3 grupos, 1 de ellos autopropulsado)
2 Baterías de Defensa Contra Aviones (piezas de 20mm)
Batallón de Ingenieros
Unidades de servicios.

Tropas de Defensa de Costa

202ª División de Costa
207ª División de Costa
208ª División de Costa
136º Regimiento de Costa
Grupo de Defensa Portuaria "P"

Tropas Asignadas al Cuerpo de Ejército

12º Grupo de Artillería (21, 22, 121, 122 y 48 Batallones de Artillería)
8º Batallón de Artillería Antiaérea
19º Batallón de Artillería "Centauro"
1er Batallón Contracarro de Bersaglieri
Grupo Táctico "Chiusa Scalafani"
Grupo Táctico "Alcamo - Partinico"
Grupo Táctico "Inchiapparo - Casale"
Grupo Táctico "Campobello (o Licata) - Ravenusa"
Grupo Móvil "A"
Grupo Móvil "B"
Grupo Móvil "C"
Destacamento de carristas (sin carros de combate)

Corpo d'Armata XVI

Comandante en Jefe: General de Cuerpo de Ejército Carlo Rossi.

54ª División de Infantería "Napoli"

Comandante en Jefe: General de División Giulio G.C. Porcinari

75º Regimiento de Infantería
76º Regimiento de Infantería
173 Legión de Camisas Negras

54º Batallón de Morteros
 54º Regimiento de Artillería (1 grupo de artillería)
 2 Baterías de Defensa Contra Aviones (piezas de 20mm)
 126 Batallón de Artillería (2 grupos motorizados)
 Unidades de Servicio.

Tropas de Defensa Costera

206ª División de Costa
 213ª División de Costa
 18ª Brigada de Costa
 19ª Brigada de Costa
 Grupo de Defensa Portuaria “E”

Tropas Asignadas al Cuerpo de Ejército

12º Batallón de Ametralladoras
 40º Grupo de Artillería (10, 16, 109, 110, y 29 Batallones de Artillería)
 9º Batallón de Artillería Antiaérea
 Grupo Táctico “Linguaglossa”
 Grupo Táctico “Carmito”
 Grupo Táctico “Barcellona”
 Grupo Táctico “Comiso-Ispica”
 Grupo Móvil “D”
 Grupo Móvil “E”
 Grupo Móvil “F”
 Grupo Móvil “G”
 Grupo Móvil “H”

Tropas dependientes directamente del 6º Ejército Italiano

4ª Divisione Fanteria (Motorizada) “Livorno”

Comandante en Jefe: General de División Doménico Chirieleison

33º Regimiento de Infantería
 34º Regimiento de Infantería
 11º Batallón de Gastadores (Ingenieros de Asalto)
 Batallón de Morteros (de 81mm)

28º Regimiento de Artillería (4 grupos de artillería)
 3 Baterías Antiaéreas (piezas de 20mm)
 Batallón de Ingenieros
 Unidades de Servicio

Otras unidades dependientes directamente del ejército.
 Elementos 2º Batallón / 10º Regimiento de Arditi (Comandos)
 Destacamentos de paracaidistas y tropas de asalto
 10º Batallón de Artillería Autopropulsada
 161º Batallón de Artillería Autopropulsada
 162º Batallón de Artillería Autopropulsada
 163º Batallón de Artillería Autopropulsada
 505 Batallón de Artillería
 103 Batallón de Artillería

Unidades Bajo el Control de la Regia Marina.

Base Naval de Messina – Reggio

116º Regimiento Costero
 119º Regimiento Costero
 23º Grupo de Caballería (sin monturas)
 95ª Legión de Camisas Negras
 14 Baterías Antibuque
 38 Baterías Antiaéreas

Fuerzas Alemanas: XIV Cuerpo Acorazado

Comandante en Jefe: General de Tropas Panzer Hans Valentin Hube
 Jefe de Estado Mayor: Oberst Bogislaw Von Bonin

15. Panzergrenadier Division “Sizilien”

Bajo el control estratégico, que no táctico, del 6º Ejército Italiano.
 Comandante en Jefe: Mayor-General Eberhard Rodt

Kampfgruppe Ens (más adelante Panzergrenadier Regiment 104.)
 Comandante en Jefe: Oberst Ens

3 Batallones de infantería

1 Compañía de Armas Pesadas
 1 Pelotón de Ingenieros
 1 Pelotón Anticarro
 Algunos carros de combate asignados el 12 Junio.

Kampfgruppe Fullreide (más adelante Panzergrenadier Regiment 129.)
 Comandante en Jefe: Oberst Fullreide

3 Batallones de infantería
 1 Compañía de Armas Pesadas
 1 Pelotón de Ingenieros
 1 Pelotón Anticarro
 1 Batallón de Artillería
 Algunos carros de combate asignados el 12 Junio.

Kampfgruppe Koerner (más adelante Panzergrenadier Regiment 115.)
 Esta unidad formará parte del Kampfgruppe Schmalz.
 Comandante en Jefe: Oberst Koerner.

Su composición es desconocida, aunque seguramente sea similar a los KG anteriores.

Además de los tres regimientos de Panzergrenadiere, la unidad contenía las siguientes unidades:

Panzer Abteilung 115. (entre 30 y 52 –según fuentes- panzer modelos III y IV repartidos entre los KG)
 Pioniere Abteilung 33. (3 Compañías, una enviada a cada KG).
 Flak Abteilung 33. (posteriormente Flak Abteilung 315. Desplegado por las carreteras en pequeños grupos).
 Una compañía de Tigres con 17 carros (puede ser la Schwere Panzer Abteilung 215. asignada a la “Hermann Goering”)
 Nachrichten Kompanie 999.

Regimiento de Artillería “Sizilien” (mas tarde 33º Regimiento de Artillería)
 1 Abteilung (3 baterías de 105mm al KG Fullreide)
 2 Abteilung (4 baterías de 170mm al KG Ens)

3 Abteilung (2 baterías de 105mm y 1 de morteros al KG Fullreide)
 4 Abteilung (3 baterías de 105mm al KG Schmalz)

División “Hermann Goering”

Bajo el control estratégico, que no táctico, del XVI Cuerpo de Ejército Italiano.
 Comandante en Jefe: Teniente-General Paul Conrath

Panzergrenadier Regiment “Hermann Goering” 1. (2 abteilungen -1, según otras Fuentes)
 Panzergrenadier Regiment “Hermann Goering” 2. (2 abteilungen)

Panzer Regiment “Hermann Goering”

1er Panzer Abteilung
 2º Panzer Abteilung (entre los dos 46 Pz III y 32 Pz IV)
 3er Panzer Abteilung (equipado con Sturmgeschutz III)

Panzer Aufklärungs Abteilung “Hermann Goering”

Panzer Artillerie Regiment “Hermann Goering”

1 Abteilung Ligero (2 baterías de 75mm)
 2 Abteilungen medios (con 2 baterías de 105mm y una de 100mm cada uno)

Flak Regiment “Hermann Goering” (1 Abteilung Mixto con tres baterías ligeras y tres medias)
 Panzer Pioniere Abteilung “Hermann Goering”
 Panzer Nachrichten Abteilung “Hermann Goering”
 Una Compañía Anticarro (piezas de 50mm) (posible)
 Unidades de servicio e intendencia.

Otras unidades asignadas a la división:

Infanterie Regiment 382. (2 batallones)
 Schwere Panzer Abteilung 215. (17 Tigres)
 Flak Catania

Kampfgruppe Schmalz

Comandante en Jefe: Coronel Wilhelm Schmalz

Panzer Grenadier 115. (KG Koerner)

Fallschirmjäger Regiment 3. (destacado de la 1. Fallschirmjäger Division)
 Fallschirmjäger Regiment 4. (destacado de la 1. Fallschirmjäger Division)
 Resto de los Abteilungen de Ingenieros y ametralladores de la 1ª División Paracaidista)
 Nachrichten Kompanie / 1. Fallschirmjäger Division
 904º Batallón de Fortaleza (Italiano)
 923º Batallón de Fortaleza (Italiano)
 Batallón de Fortaleza “Regio” (Italiano)

29º División de Granaderos Acorazados

Comandante en Jefe: Mayor-General Walter Fries

Panzergranadier Regiment 15. (3 batallones)
 Panzergranadier Regiment 71. (3 batallones)
 Panzer Abteilung 129. (equipado con Sturmgeschutz III, sólo combate en Sicilia la 1ª Cía.)
 Artillerie Regiment (Motorisiert) 29. (2 batallones medios y uno motorizado)
 Heeres Flak Abteilung 313. (2 baterías medias y una pesada)
 Pioniere Abteilung 29.
 Panzerjäger Abteilung 29. (una compañía)
 Nachrichten Abteilung 29.
 Unidades de servicios divisionarias.

1ª División Paracaidista

Comandante en Jefe: Teniente-General Richard Heidrich

Fallschirmjäger Regiment 3. (al KG Schmalz)
 Fallschirmjäger Regiment 4. (al KG Schmalz)
 Fallschirm MG Abteilung 1. (parte al KG Schmalz)
 Fallschirm Pioniere Abteilung 1. (parte al KG Schmalz)
 1 / Fallschirmjäger Artillerie Regiment 1.
 Elementos del Fallschirm Panzerjäger Abteilung 1.
 Fallschirm Nachrichten Abteilung 1. (al KG Schmalz)



Bibliografía

Atkinson, Rick; El Día de la Batalla; Memoria Crítica, Barcelona, 2008.

Barnhart , Barton V.; Great Escape: an Analysis of Allied Actions Leading to the Axis Evacuation of Sicily in World War Two; U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, 2003.

Buffetaut, Yves; L'été 1943 (1) Debarquement en Sicile; Histoire & Collections, Paris, 1999.

Buffetaut, Yves; L'été 1943 (2) Objectif Messine!; Histoire & Collections, Paris, 2000.

Combined Operations HQ; Digest of Reports on Operation "Husky"; Londres, 1943.

D'Este, Carlo; Bitter Victory, The Battle for Sicily, 1943; Dutton, Nueva York, 1988.

Hoyt, Edwin P.; Backwater War: The Allied Campaign in Italy, 1943 – 1945; Praeger, 2002.

Mitcham, Samuel W., jr; The Battle of Sicily: How the Allies lost their Chance for Total Victory; Stackpole, 2007.

Nafziger, George F; Allied 15th Army Group, invasion of Sicily, 10 July 1943 (ORBAT).

Nafziger, George F; Italian Forces in Sicily, 10 July 1943 (ORBAT).

Nafziger, George F; Axis Forces in Sicily, 10 July 1943 (ORBAT).

Neillands, Robin; Octavo Ejército; Inédita, Barcelona, 2005.

Porch, Douglas; The Path to Victory, The Mediterranean Theater in World War II; Farrar, Straus and Giroux, Nueva York, 2005.

Swanson, Lieutenant-Colonel Jon M.; Operation Husky, The Campaign in Sicily: a Case Study; U.S. Army War College, Pennsylvania 1992.



Ediciones Platea
www.edicionesplatea.com



Pincha y entra en nuestra Tienda Online

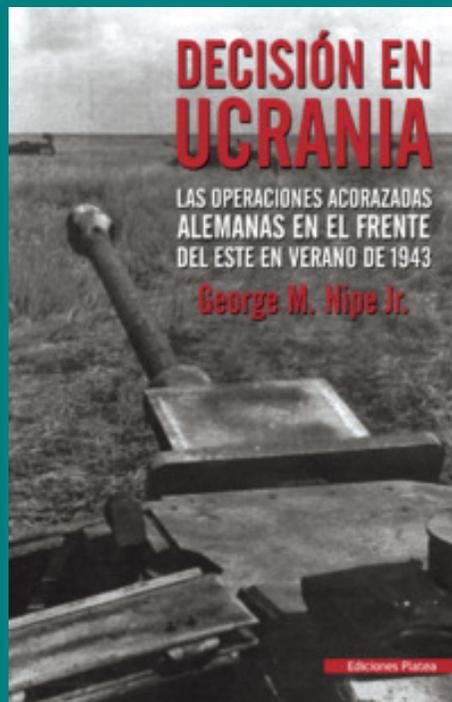


COLECCIÓN WAR EBOOK

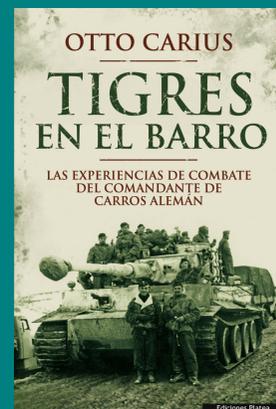
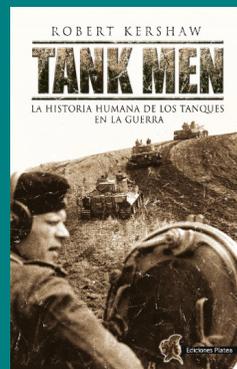
COLECCIÓN EN PAPEL



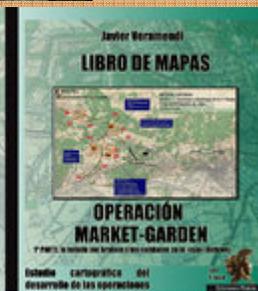
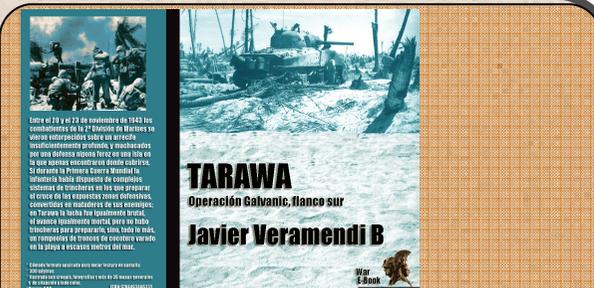
YA A LA VENTA



OTOÑO 2013



OTROS TÍTULOS



GEHM
Grupo de Estudios de Historia Militar

El Grupo de Estudios de Historia Militar es un equipo formado por varias personas con conocimientos avanzados en diversas épocas y aspectos de la Historia Militar; cuyo objetivo es intercambiar conocimientos, debatir puntos de vista, investigar sobre aspectos concretos, y publicar obras de calidad sobre historia militar; formando una plataforma que sirva para proponer temáticas de interés, colaborar en la búsqueda de fuentes, intercambiar posibles ideas y enfoques, participar en la terminación formal de las obras y colaborar en la búsqueda de canales de publicación de las mismas.

WWW.GEHM.ES