

# OPERACIÓN SEELÖWE (LEÓN MARINO)

Luis SOLÁ BARTINA

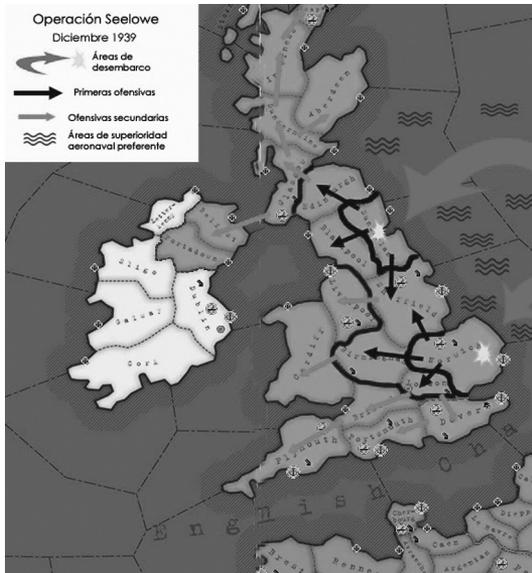


NO de los relatos más interesantes de la guerra anfibia, y del que se ha hablado relativamente poco en España, es el del estudio y planificación de la invasión a Gran Bretaña en el verano de 1940, del que seguramente los alemanes obtuvieron enseñanzas que tal vez influyeran para encarar el asalto anfibio aliado de Normandía en 1944.

La historia empieza poco después de iniciada la guerra, a mediados de noviembre de 1939, cuando el almirante Raeder ordenó a un pequeño grupo de su EM (OKM) estudiar un proyecto de invasión de Inglaterra para ver las implicaciones que se derivarían de una operación de ese tipo. La idea era llevarla a cabo por la costa este, pensando inicialmente en un desembarco entre Yarmouth y Lowestoft, a 190 km al NE de Londres, con tres o cuatro divisiones de infantería y aerotransportadas (1), seguidas por una segunda oleada que incluiría divisiones acorazadas y motorizadas. La zona de desembarco considerada era próxima a Alemania y donde mejor podría operar su Flota de Alta Mar. Como puntos de embarque se contaba fundamentalmente con poder utilizar puertos del mar del Norte y del Báltico, dado que en el momento de redactar el borrador del estudio no se disponía aún de los de Noruega, Países Bajos y Francia, que proporcionarían la campañas de abril y

---

(1) En verano de 1940 los alemanes disponían de dos divisiones de asalto aéreo: la 7.<sup>a</sup> de Paracaidistas y la 22.<sup>a</sup> Aerotransportada, así como de unos 1.000 aviones de transporte *Ju-52* y algo más de 150 planeadores. Calculando un índice de disponibilidad de alrededor del 75 por 100, podían aerotransportarse entre 12.000 y 15.000 hombres, sin apenas artillería ni equipo pesado.



Operación NORTE-ESTE en diciembre 1939.

junio de 1940. Este estudio, emprendido solamente por la Marina, sin orden ni directiva del OKW, tenía un valor muy relativo, únicamente el de tener pensada alguna solución caso de que los acontecimientos se precipitaran (2). Una vez examinado el plan, a finales de diciembre de 1939, el OKL (EM de la Luftwaffe) reseñó que «la operación planeada puede ser considerada únicamente bajo condiciones de absoluta superioridad aérea», dada la incapacidad de la Kriegsmarine para proporcionar la adecuada escolta a los convoyes, puesto que la Royal Navy tenía un poderío muy superior al alemán en buques de superficie.

Posteriormente, ese estudio se modificó en el sentido de considerar más idóneas las zonas de desembarco entre la desembocadura del Támesis y Kent, por estar más próximas y ser más fácil de escoltar los convoyes de tropas desde Alemania; era la llamada Operación NORTE-ESTE. Los ingleses, al igual que los alemanes, también pensaban mayoritariamente que de producirse una invasión se realizaría por el E, ya que el terreno era más ondulado, se prestaba mejor a la maniobra de las unidades mecanizadas y acorazadas y disponía, además, de buenos atracaderos y playas protegidas para el desembarco general (3). No obstante, no fue hasta la caída de Francia y la posesión de los puertos del Canal cuando la situación varió por completo y empezó a ser considerada por Hitler y, consiguientemente, por los estados mayores del Ejército (OKH) y de la Luftwaffe.

Finalizada la campaña de Francia, en junio de 1940, confirmada la neutralidad de Estados Unidos y con la Gran Bretaña aislada en Europa, Hitler esperaba poder llegar a un acuerdo satisfactorio con Inglaterra que la llevara a salir de la conflagración con unas relativamente generosas condiciones de paz.

(2) BELOT, Raymond de: *La guerra aeronaval en el Mediterráneo, en el Atlántico y en el Pacífico*. Ed. Naval, 1962, p. 336.

(3) FLEMING, Peter: *Operación León Marino*. Londres, 1956. Ed. Juventud, Barcelona, 1960, p. 164.

Puede que la primera manifestación de ese intento fuera la orden de detener las operaciones de cerco y destrucción que emitió a sus generales cuando, al inicio de la batalla de Francia, sus ágiles unidades acorazadas y mecanizadas consiguieron embolsar a través de las Ardenas a los ejércitos francés, belga y británico. Fuera por esa razón o porque el dirigente alemán, sorprendido por el éxito, no acabara de decidirse, el caso es que, ante la inesperada inactividad de los atacantes, los británicos —fundamentalmente la Royal Navy— aprovecharon la oportunidad y pusieron en marcha la Operación DYNAMO para sacar frenéticamente del continente a unos 45.000 hombres, pero, asombrosamente, consiguieron evacuar a Inglaterra a 338.226 —británicos, franceses y otros aliados—, aunque ciertamente al precio de abandonar el material pesado. Fue un éxito rotundo porque este podía ser reemplazado en unos pocos meses, pero la dotación adiestrada no. Con el personal recuperado, se organizaron 22 divisiones, aunque a menos del 50 por 100 de efectivos de plantilla y apenas con 1/5 de la artillería correspondiente.

El Führer, pues, no deseaba proseguir la guerra contra Inglaterra, y mucho menos invadirla, sino acordar una paz que le dejara las espaldas libres en el W para expandir su espacio vital hacia el E (Ucrania y Bielorrusia fundamentalmente), lo que implicaba tener que enfrentarse a la URSS; también intentaba evitar que las Islas Británicas se convirtieran, en un futuro a medio plazo, en una base del despliegue norteamericano contra su país, en una hipótesis de hostilidad de la gran potencia americana, que ya avizoraba y temía.

No obstante, por si no fuera aceptada su propuesta, el líder alemán planificó su acción contra Gran Bretaña en tres fases: amenazar inicialmente con la invasión como método psicológico disuasorio; planificar un desembarco expedicionario a Inglaterra, para lo que se tendría en cuenta el estudio de la Operación NORTE-ESTE de la Armada y, finalmente, conseguir la supremacía en el aire para evitar que la RAF interfiriera en la invasión, sin lo cual la operación fracasaría. De empeñarse los ingleses en seguir luchando —como así fue, debido fundamentalmente al enérgico liderazgo de Sir Winston Churchill—, intentaría imponer el acuerdo por la fuerza, realizando una feroz campaña por mar y aire contra el tráfico marítimo británico, tratando de aislar y asfixiar a las Islas Británicas y, como último recurso, invadirlas (4).

Y esa fue, aparentemente, la decisión que tomó, pese a que apenas había algún militar o marino alemán de cierta responsabilidad que creyera en ella: las dificultades eran muy grandes y la Armada muy consciente de que no estaba en condiciones de llevarla a cabo transportando, protegiendo y sosteniendo al Ejército de invasión, ni tampoco disponía de medios adecuados de desem-

---

(4) Estados Unidos en 1940 consideraba a Inglaterra, que sufría un riguroso asedio, prácticamente perdida. Creía que de haber sufrido una derrota decisiva —aparte de pensar en refugiarse en Canadá— se habría puesto en duda la fidelidad de los dominios.

barco para una operación de esa magnitud. Este, por su parte, intentaba, en los planes preparados, hacerlo en unas condiciones y con un despliegue que no podía garantizar la Kriegsmarine, y ni siquiera la Luftwaffe mientras no consiguiera imponerse en el aire, criterio que en ese punto coincidía plenamente con el de los británicos.

El plan inicial fue modificado sustancialmente al caer Francia y disponer de los puertos franceses, belgas y holandeses que daban al canal de la Mancha, pensando realizar el asalto por el S, si esta fuera la decisión final que se adoptase. El Ejército, no obstante, que para sorpresa de la Kriegsmarine consideraba el paso del Canal como «un cruce de río en frente ancho» (5), pretendía una invasión de gran estilo, en amplio frente (6), porque lo juzgaba táctica y operacionalmente necesario, mientras que la Armada disentía y prefería desembarcar en un frente estrecho, yendo por el camino más corto, no solamente porque no podía proteger semejante volumen de tránsito hasta las costas británicas, sino porque ni siquiera tenía capacidad para embarcar a las tropas. Aparte del transporte y protección durante el tránsito —cuestión nada baladí—, la operación implicaba, a criterio de la Kriegsmarine, la limpieza de minas en el estratégico brazo de mar y, a su vez, el establecimiento de densos campos que protegieran los flancos de las rutas de invasión y particularmente de las zonas de desembarco; el emplazamiento de artillería

---

(5) Según R. de Belot, «...los alemanes, pese a su fama, son incapaces de comprender la estrategia desde el momento que se convierte en naval» (Ibídem, p. 336). Contra el criterio del general Halder, el almirante Reader asesoró en el sentido que no se trataba de cruzar un río, sino un mar dominado por el enemigo... y cuya parte más difícil sería el continuo refuerzo de material y abastecimientos (Royal Navy, *Amphibious Assault. Manoeuvres...* p. 88).

(6) En 1944 veremos a los aliados desembarcar en Normandía fuerzas muy superiores en un frente de solo 90 km; ello se debía, entre otras razones, a la particular visión de la estrategia anfibia británica ante las vigorosas y potentes reacciones acorazadas de la defensa alemana, que comprobaron y sufrieron en Dieppe, Sicilia y, sobre todo, en Salerno y Anzio, y que no se dieron en los frentes del Pacífico. Buscaban establecer varias cabezas de playa próximas para unidades de entidad división o cuerpo de ejército y que, además, estuvieran en condiciones de prestarse apoyo mutuo. Si alguna caía, el desembarco podía seguir adelante operando desde las demás. Los alemanes, por el contrario, habiendo capturado prácticamente todo el material pesado inglés en Dunkerque y sin que en junio y julio dispusieran los británicos en la metrópoli más que de una división mecanizada y otras 22 de infantería mal equipadas, con la mitad de sus efectivos de plantilla y apenas artillería (alrededor de 1/5 de sus efectivos normales), tenían pocas probabilidades de sufrir poderosos contraataques mecanizados contra sus cabezas de playa; por eso, y para reducir la vulnerabilidad en las playas de desembarco, es por lo que planificaron un desembarco en amplio frente. No obstante, desde el punto de vista naval, la Royal Navy y la US Navy, con la responsabilidad de transportar, apoyar y proteger el desembarco, con unos efectivos semejantes a los planificados inicialmente por los alemanes, eran del criterio de no extender en demasía el frente de desembarco por el gran esfuerzo que suponía para sus armadas, aconsejando frentes más reducidos que el mero despliegue terrestre operacional. En ese punto coincidían con el almirante Raeder.

pesada de costa en cantidad suficiente para proteger el movimiento de los convoyes; el hostigamiento constante de la flota británica por parte de la Luftwaffe, la cual además debía proporcionar simultáneamente escolta aérea a la flota de invasión y a los posteriores convoyes de reabastecimiento, así como apoyo aéreo próximo a las tropas desembarcadas. Adicionalmente, en combinación con la operación principal, el OKW preveía la ejecución de una diversión en el Mediterráneo a cargo de la Armada italiana para fijar a las fuerzas navales británicas basadas en Alejandría, Malta y Gibraltar. Hitler pensaba incluso en la toma de Gibraltar antes de desencadenar la invasión de Inglaterra y que parte de la flota italiana pudiera participar en ella. Realmente, era un plan demasiado ambicioso para tan pocos medios (7).

Incluso los japoneses, por iniciativa propia, enviaron a mediados de 1940 una misión militar a Alemania para asesorar al mando alemán y transmitirle sus conocimientos sobre la guerra anfibia, ya que a la sazón habían conseguido en China una gran experiencia práctica en este tipo de operaciones y desarrollado una buena doctrina, pero los alemanes no aceptaron esa ayuda (8).

El Führer estuvo indeciso varias semanas, dejando transcurrir un tiempo precioso, esperanzado en lograr todavía el deseado acuerdo con Inglaterra; pero el 16 de julio, desengañado, firmó la Directiva núm. 16 que, en síntesis, especificaba (9):

«El desembarco debe ser efectuado por medio de una operación por sorpresa, sobre un ancho frente que se extiende desde Ramsgate hasta el oeste de la isla de Wight. Elementos de la Aviación cumplirán el cometido de la artillería y elementos de la Marina el de los ingenieros. Pido a cada uno de los tres Ejércitos que consideren desde su propio punto de vista las ventajas que puedan presentar ciertas operaciones preliminares, tales como la ocupación de la isla de Wight o del Condado de Cornualles, antes de la invasión general. Los tres Ejércitos me informarán del resultado de sus deliberaciones. La decisión final la tomaré personalmente. Los preparativos deben estar terminados

---

(7) Hitler presionaba para ejecutar la Operación FELIX antes de iniciar la Operación LEÓN MARINO con la idea de cerrar el estrecho de Gibraltar y emplear parte de la flota italiana en la invasión de Inglaterra. Intentaba que el general Franco le cediera alguna de las islas Canarias —una antigua ambición de la Alemania imperial— para enfrentarse a la posible reacción aliada y a una futura guerra contra Estados Unidos. Churchill, para contrarrestar el golpe, había ordenado a su vez organizar una expedición de unos 24.000 hombres para tomar Gran Canaria —el puerto de La Luz y el aeródromo de Gando—, y después Tenerife y el resto del archipiélago. El general Franco se negó en redondo a colaborar en la Operación FÉLIX, aunque sí lo hizo con el esfuerzo de guerra alemán, al ser invadida la URSS en junio de 1941, enviando a la División Azul y a la Escuadrilla Azul a Rusia, así como oficiales de la Armada, que embarcaron en unidades navales alemanas en el Báltico.

(8) O'SULLIVAN, Brian: *Away all boats*. Tesina, Universidad de Canterbury, 2008, pp. 79-80.

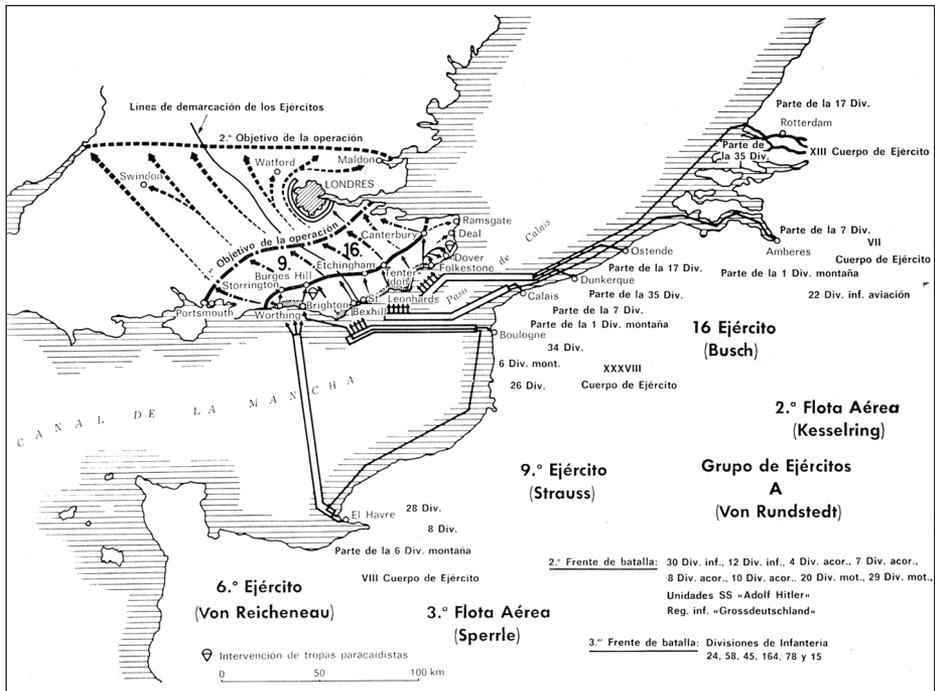
(9) BELOT, Raymon de: *op. cit.*, pp. 337-340.

TEMAS GENERALES

para finales de agosto... Para que el desembarco sea posible hay que emprender las acciones siguientes:

- La aviación británica ha de ser eliminada, para que ya no pueda oponerse eficazmente a las tropas de invasión.
- Deben dragarse las rutas marítimas.
- Los dos flancos de la zona de paso, al E del Paso de Calais y al W, sobre la línea Alderney-Portland, deben ser minados de forma que resulten infranqueables.
- La artillería pesada de costa debe dominar y proteger el frente de partida, por completo.
- Las escuadras británicas deben ser inmovilizadas a la vez en el N y en el Mediterráneo (por los italianos en ese mar). Con ese objeto, las fuerzas navales británicas enemigas en los puertos ingleses y en las costas serán atacadas por la aviación y por los buques, con torpedos.»

Seguían prescripciones de detalle. La operación se denominó SEELÖWE (LEÓN MARINO).



Proyecto de desembarco en Inglaterra (Operacion LEÓN MARINO).

De acuerdo con esa directiva, se estudió una operación por sorpresa en la costa SE de Inglaterra, en Kent, así como también operaciones preliminares que incluían la toma de la isla de Wight y ciertos puntos de Cornualles. En sucesivos viajes seguirían divisiones acorazadas y motorizadas. En la operación tomarían parte los grupos de ejército A y B, desembarcando en amplio frente — más de 300 km en línea recta— en tres áreas de ejército, que iban de Ramsgate, en Kent, hasta Dorchester.

En el plan más ambicioso, finalizado a principios de agosto, el Grupo de Ejércitos A, al mando del mariscal Von Rundstedt, compuesto por los 16.º y 9.º Ejércitos, debía tomar una franja de terreno en la costa inglesa de unos 180 km de frente por 30 de profundidad, comprendida entre Ramsgate y Bognor Regis, cerca de Plymouth. El 16.º Ejército (tres cuerpos con seis divisiones), bajo el mando del general Busch, partiendo de los puertos de Ostende, Dunkerque, Calais y Boulogne, debía desembarcar sus unidades entre Ramsgate y Bexhill; el 9.º Ejército (dos cuerpos con otras cuatro divisiones), a las órdenes del general Strauss, saldría del estuario del Sena, principalmente de Le Havre, y desembarcaría sus fuerzas entre Brighton y Portsmouth. Dos divisiones aerotransportadas cooperarían con la operación por superficie. En una segunda fase, se transportarían seis divisiones acorazadas y otras tres motorizadas, con 650 carros. La siguiente embestida debía ampliar el terreno conquistado hasta la línea Southampton-Graveland. El plazo para el desembarco de todos esos efectivos era de once días.

El Grupo de Ejércitos B, al mando del general Von Leeb, con el 6.º Ejército (un cuerpo de ejército con tres divisiones inicialmente), liderado por el general Von Reichenau, partiendo del puerto de Cherburgo, debía realizar un tercer desembarco en las costas de Dorchester, en Lyme Bay, entre esa bahía y Weymouth. Convenientemente reforzado, debía profundizar hasta Bristol y, en coordinación con el Grupo de Ejércitos A, que desbordaría Londres por el E y el W, debían alcanzar la línea Gloucester-St Albans-Maldon.

Al final se pretendía desembarcar en Reino Unido un total de 39 divisiones. Con ello el Alto Mando alemán pensaba que los británicos se avendrían finalmente a negociar la paz.

Para la ocasión se construyeron algunas barcazas de desembarco de fondo plano, que se fueron concentrando en los puertos anteriormente mencionados, y se copiaron gabarras fluviales del Rin y de Holanda, que se retocaron para navegar por el Canal, aunque con lentitud (10). Para esta operación, la Kriegsmarine estimaba necesarios 155 transportes, 1.722 barcazas, 471 remolcadores y 1.161 embarcaciones a motor. La Luftwaffe calculaba empeñar 2.700

---

(10) Muchas iban a remolque y apenas daban los cuatro nudos.



Barcazas de desembarco alemanas en Boulogne.

aparatos: 1.015 bombarderos, 346 bombarderos en picado, 933 cazas y otros 375 cazas de gran radio de acción (11), sin contar los transportes.

El Estado Mayor General Imperial, a su vez, aceptaba la posibilidad de que los alemanes pudieran desembarcar entre 12.000 y 15.000 hombres por medios aerotransportados (12) y, tal vez, otros 20.000 o 30.000 por mar inicialmente, e incluso elevaban la cifra total hasta unos 100.000 efectivos en toda Inglaterra (25.000 en el S, 62.000 en el E y unos 10.000 en Escocia, Islandia y las

Shetland). Pero el Almirantazgo estaba seguro de poder interferir los posteriores convoyes de aprovisionamiento y abortar logísticamente la operación, asumiendo cualquier riesgo y empeñando a fondo y a todo trance el completo de la Flota Metropolitana (Home Fleet) si fuera menester (13), aunque los alemanes dispusieran de la superioridad aérea (14). Era cuestión de vida o muerte para Gran Bretaña.

La Royal Navy organizó fuerzas de reacción inmediata reservando 36 destructores —agrupados en cuatro flotillas entre Portsmouth y Humber— (15), apoyados por cruceros, detrayéndolos de la Flota Metropolitana y de la escolta de convoyes en los aproches occidentales, además de organizar con más de 700 remolcadores, lanchas patrulleras y otras embarcaciones menores,

---

(11) BELOT, Raymon de: *op. cit.*, pp. 338-339.

(12) De hecho, aunque los alemanes en aquella época solamente disponían de dos divisiones para operaciones de asalto aéreo, ello no significaba que no pudieran aerotransportar alguna otra, como sucedió en Creta, en 1941, con una división de cazadores alpinos. La disponibilidad de aviones de transporte limitaba, lógicamente, la capacidad a esas cifras.

(13) Para el arrojado almirante Fraser, comandante de la Home Fleet, era una ocasión de oro para derrotar decisivamente a los alemanes.

(14) En las campañas de Noruega y evacuación de Dunkerque, así como posteriormente en Creta, veremos a la Royal Navy, con notoria inferioridad aérea, operar en esas condiciones y asumir severas pérdidas, pero cumpliendo las misiones encomendadas.

(15) A principios de septiembre habían aumentado a ocho cruceros ligeros y 57 destructores.



Gabarras fluviales concentradas en un puerto del norte de Francia.

patrullas de vigilancia entre Escocia y Solway (16). Esas fuerzas serían apoyadas a distancia por cruceros e, incluso, acorazados y portaaviones. Naturalmente, la disminución de escoltas repercutió en un aumento de la cifra de hundimientos de los submarinos alemanes y en una seria disminución de la capacidad operativa de la Home Fleet, pero era prudente hacerlo.

La RAF, por su parte, había replegado previsivamente 16 escuadrones (17) de la primera línea a Escocia, con miras a preservarlos de la acción de la Luftwaffe y empeñarlos contra la invasión en el momento decisivo.

Mientras tanto, el Ejército —con ayuda norteamericana— se estaba reequipando con rapidez de las pérdidas sufridas en Dunkerque y movilizaba sus reservas para hacer frente al asalto germano. Una de las lecciones aprendidas de la campaña de Noruega era la ejecución del asalto alemán sobre pequeños puertos pesqueros o deportivos con embarcaciones menores de asalto, lanchas torpederas o pesqueros, por lo que se preparó su defensa a base de cañones ligeros, obstrucciones y un plan de demoliciones.

---

(16) Royal Navy: *Amphibious Assault. Manoeuvre from de Sea*. Ed. Tristan & Lovering MBE, pp. 87-94: 36 destructores, 17 corbetas, 17 *sloops*, 15 lanchas torpederas y 35 submarinos. Desde mediados de julio, se ordenó a todos los cruceros y destructores de la Home Fleet estar listos para media hora.

(17) Algo más de 200 cazas.

El Estado Mayor consideraba también que las cabezas de playa germanas quedarían bajo la cobertura de la aviación basada en tierra. Calculaba que Alemania podría alinear para la operación dos acorazados, tres cruceros pesados y tres ligeros con una quincena de destructores. En realidad, después de las severas pérdidas y averías sufridas en la campaña de Noruega, la Armada alemana solamente disponía en junio de un crucero pesado, dos ligeros y cuatro destructores, con una docena de torpederos (había muchos buques reparando en los arsenales y demasiadas de sus escasas unidades resultaron hundidas), aparte de dos viejos acorazados *pre-dreadnought*, cifra a todas luces insuficiente para una operación de esa envergadura. A finales de agosto había aumentado algo esa disponibilidad, pero de todas formas era insuficiente. Con seguridad, ni siquiera habría bastado con la Kriegsmarine de principios de la guerra al completo.

Opinaba que el enemigo desembarcaría la primera ola antes del alba o cerca de ella, es decir, que el tránsito sería nocturno y con marea alta o ascendente: ello reducía las expectativas de ataque a una semana cada mes lunar. Daba por seguro que el objetivo principal sería Londres. Tenía claro que no se podía ser fuerte en todas partes, pero dudaba entre un desembarco en la costa E o en la S. Inicialmente, tanto el Estado Mayor General Imperial como el primer ministro Churchill se habían decantado por la costa E por estimarla más adecuada para una penetración tierra adentro. En consecuencia, el despliegue británico el 13 de agosto en el S era de cinco divisiones, entre Cornualles y Dover, y otras tres en reserva general. En la zona Cromarty-Wash y Wash-Dover, en cambio, se concentraban el grueso de los efectivos hasta ascender a 15 divisiones y media, más otras dos en reserva (18), pero seguían sin adivinar las intenciones germanas. Era de imperiosa necesidad descubrir las zonas elegidas por el enemigo para desembarcar e identificar la entidad, dirección y punto de aplicación del esfuerzo principal. Pero no obstante, a finales de agosto, observando la acumulación de medios de desembarco en los puertos del canal, el Almirantazgo británico —y con él el EM General Imperial y el primer ministro— dedujo correctamente que los alemanes elegirían para la invasión la ruta más corta —por el S—, aunque con posibles desembarcos secundarios como diversiones. La idea era interceptarlos antes de la partida —en los puntos reunión y de embarque—, durante la travesía y en los puntos de llegada. Todo ello exigía un buen reconocimiento y el empeño prioritario por parte de la RAF de cuantos bombarderos fuera posible reunir contra las concentraciones alemanas. En el difícil caso de que la hipotética invasión triunfara, era voluntad del primer ministro seguir luchando con los restos de la Royal Navy y del Ejército desde Canadá.

---

(18) A mediados de agosto los británicos disponían de unas 26 divisiones y varias brigadas independientes.

Los alemanes, a su vez, también ignoraban casi todo del orden de batalla inglés. Calcularon el tiempo de reacción que necesitarían las reservas inglesas para contraatacar en no menos de cuatro días, cuando en realidad —según fuentes inglesas— podían hacerlo en pocas horas (19), antes de que las tropas asaltantes se hubieran consolidado. Estimaban que los ingleses dispondrían de las tropas evacuadas en Dunkerque, fogueadas y motivadas por luchar en suelo patrio, pero insuficientemente dotadas (20).

## Desarrollo de los acontecimientos

Raeder, que veía la operación irrealizable con los recursos disponibles, no paraba de indicar inconvenientes y abogaba por desembarcar en un frente estrecho con una fuerza mucho menor. Proponía cruzar el canal de día, ya que de noche se carecería de protección aérea y la Armada británica podría casi con toda seguridad interceptar la flota de invasión aprovechando la oscuridad, moviéndose y atacando precisamente de noche y partiendo incluso de bases tan lejanas como el Firth of Forth. En cualquier caso, el Führer, según evolucionara la situación en el aire, iba a resolver en una y dos semanas si seguir adelante o posponer la operación a primavera de 1941 (la ofensiva aérea se inició el 5 de agosto y a finales de ese mes y en la primera semana de septiembre adquirió la máxima intensidad). Su decisión dependía fundamentalmente del resultado de la batalla aérea (21).

El 3 de septiembre, en el Ejército alemán diseñaron un nuevo plan —dadas las reticencias y la evidente falta de capacidad de la Kriegsmarine para apoyar un plan tan ambicioso y a sus diferencias irreconciliables con los puntos de vista navales—, que modificaba sustancialmente el concepto inicial; llevaba aparejadas una notable reducción de la fuerza expedicionaria con la participación de solamente los Ejércitos 9.º y 16.º (en principio el 6.º ya no estaba previsto que interviniera) y una importante disminución de efectivos. En total, entre ambas grandes unidades iban a desembarcar, en un primer escalón, seis divisiones de infantería en seis días y dos aerotransportadas, previéndose un segundo escalón de refuerzo con otras siete —que incluían divisiones acorazadas y mecanizadas—, en varios viajes, en otros seis días: en suma, 13 divisiones y otras dos aerotransportadas. El frente inicial de ataque de las cabezas de playa del primer escalón se limitaba a la zona Folkestone-Eastbourne y a la

---

(19) FLEMING, Peter: *Operación León Marino*. Ed. Juventud, Barcelona, 1960. pp 243-256. Naturalmente esa apreciación era británica, hecha pública después de la guerra. Otro punto era la verdadera capacidad de esas reservas para influir decisivamente en los contraataques.

(20) Cifraban su entidad en 20 divisiones, con efectivos reducidos y la artillería al 50 por 100, pero buena moral.

(21) FLEMING, Peter: *op. cit.*, pp. 243-256.

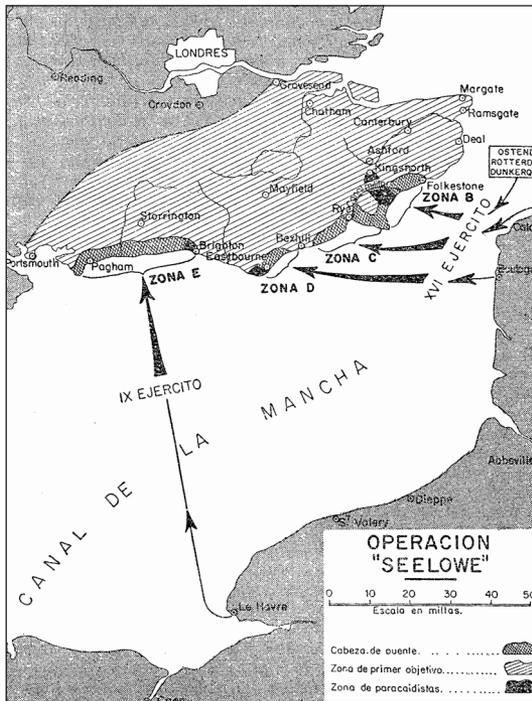
de Brighton-Selsey Bill. Así, pues, del total de 19 divisiones y dos aerotransportadas previstas para empeñar en 11 días el primer plan, se pasó a 13 (más dos de asalto aéreo) en doce días, que a duras penas podían cruzar el Canal, con un irrisorio apoyo de fuego naval y reduciendo el frente de ataque de 300 km a solo 80 km. El frente de desembarco se dividió en cuatro zonas (la Zona A, de Deal a Folkestone, fue desechada por playas inabordables):

- Zona B: Folkestone-Dungeness, 33 km.
- Zona C: Dungeness-Cliffsend, 17,5 km.
- Zona D: Bexhill-cabo Beachy, 11,5 km.
- Zona E: Brighton-Selsey Bill, 48 km.

En total, en este último plan se preveía desembarcar unos 80.000 hombres en la primera fase y 175.000 al final, con un tren de alrededor de 35.000 caballos y mulas y 18.000 vehículos, entre ellos 250 carros.

Para transportarlos contarían con unos 480 remolcadores, 1.900 barcazas fluviales y alrededor de 140 buques mercantes (22), medios semejantes a los del primer plan. En síntesis, consistía en:

- Cuatro divisiones del 16.º Ejército embarcarían: dos de ellas en Róterdam, Ostende, Dunkerque y Calais, para desembarcar en las zonas B y C, y las otras dos en Boulogne, con la idea de hacerlo en la zona D. Este ejército debía ensanchar su frente hasta la línea Canterbury-Ashford-Tenderden-Etchingham.
- Dos divisiones del 9.º Ejército embarcarían en Le Havre y pondrían pie a tierra en la zona E (en realidad era una fuerza inicial de unos



LEÓN MARINO. Plan final.

(22) Royal Navy: *op. cit.*, p. 89.

- 5.000 efectivos a desembarcar en lanchas torpederas y embarcaciones ligeras, sin artillería ni equipo pesado, que se incrementarían en sucesivos viajes; el apoyo logístico lo debían recibir de las tropas de la zona D, a unos 33 km por carretera) (23).
- Previamente, el día S (S-Tag, día D en terminología alemana) la 7.<sup>a</sup> División de Paracaidistas debía ocupar las alturas al N y NW de Folkestone, bloquear la carretera de Canterbury a Folkestone y ocupar el aeródromo situado en las proximidades de Ashmarsh. Tropas aerotransportadas de la 22.<sup>a</sup> División, en dos grupos muy separados, debían tomar las alturas al N de Eastbourne y las situadas al NW de Brighton. Los alemanes no esperaban ninguna reacción en fuerza hasta el día D + 4.
  - Posteriormente, las tropas del 9.<sup>o</sup> Ejército que hubieran desembarcado debían avanzar hasta la línea que iba desde las alturas al N y W de Brighton hasta las situadas al W y SW de Lewes. Desde ambos objetivos intermedios, ambos ejércitos tenían que desplegar para alcanzar inicialmente la línea: Portsmouth-Petersfield-Guildford-Reigate-Gravesend.
  - En el plan final, el día S —al solicitar más tiempo Göring para conquistar la superioridad aérea— lo fijó Hitler para el 15 de septiembre, aunque a medida que el tiempo transcurría las posibilidades de éxito disminuían. Los embarques se realizarían escalonadamente (24), el tránsito de noche y el desembarco al alba de ese día. La orden final para iniciar la operación se confirmaría el día S-10. Se planeó una demostración que llevarían a cabo buques de pasajeros y paquebotes de líneas marítimas alemanas (cuatro cruceros y cuatro vapores de línea, entre ellos el *Europa* y el *Bremen*), escoltados por tres cruceros ligeros, saliendo de puertos del S de Noruega hacia Aberdeen y Newcastle, en la costa NE de Gran Bretaña. Por su parte y con anterioridad, los cruceros pesados *Hipper* y *Scheer* realizarían una diversión con una incursión hacia el N para atraer a unidades pesadas con base en Scapa y Rosyth. La escolta alemana para el tránsito a Inglaterra era reducida (25) porque no tenían más. El día 5 de septiembre, a la vista de que la Luftwaffe no era capaz de imponerse en el aire, se pospuso nuevamente el día S al 21 de septiembre, esta vez de forma definitiva.

---

(23) *Ibíd.*, p. 89.

(24) El día S-10 se iniciaría la carga de material; el S-3, las tropas, y el S-1 se saldría a la mar.

(25) Contaban para ello con 10 destructores, 20 torpederos y 45 lanchas torpederas para escolta y apoyo de fuegos y unos 200 dragaminas para abrir pasillos entre los campos de minas. Unos 21 submarinos apoyarían la operación, situando 15 en los aproches occidentales del Canal y seis frente a las bases y puertos británicos del sudeste de Inglaterra.



Barcazas de desembarco alemanas concentradas en Dunkerque.

A principios de septiembre, dada la concentración de barcazas en los puertos del canal, se cambió el centro de gravedad del dispositivo defensivo y se aumentaron los efectivos desplegados en el S hasta 16 divisiones. También se ordenó que los acorazados *Nelson* y *Rodney*, con el crucero de batalla *Hood* y sus correspondientes cruceros y destructores de escolta, se posicionaran a la espera al S del paralelo de Rosyth. Por otra parte, el acorazado *Revenge* fue enviado a Plymouth (26).

Mientras tanto, las defensas inglesas iban aumentando y en dos meses y medio casi duplicaron sus efectivos; en la primera quincena de septiembre ya disponían de 29 divisiones y media, más otras ocho brigadas independientes, seis de las cuales eran blindadas, todas ellas mal equipadas y bastante por debajo de sus efectivos de plantilla, pero con buena moral y relativamente operativos.

Como puntos débiles del plan de invasión se han señalado, según fuentes británicas:

- Lentitud de ejecución. Como mucho, el día D habrían desembarcado los primeros escalones de esas seis divisiones previstas en la primera

---

(26) Allí estaban, además, el veterano HMS *Centurion*, un crucero y destructores.

fase: unos 6.700 hombres en cada viaje, sin contar las tropas aerotransportadas. Efectivos totales previstos para las cuatro zonas de desembarco:

- Folkestone-San Leonardo (zonas B y C): 26.800 hombres.
  - Bexhill-Eastbourne-cabo Beachy (zona D): 13.400.
  - Brighton- Selsey Bill (zona E): 10.000.
  - Fuerzas aerotransportadas: 15.000, desde el principio.
- Escasez de efectivos iniciales: los citados eran escasamente los correspondientes a cinco divisiones (27), pero sin apenas artillería y poca logística, que debían lanzarse contra una defensa alertada y resuelta.
- Logística insuficiente: los alemanes necesitaban capturar un puerto cuanto antes, pero los ingleses también lo habían previsto y prepararon el consiguiente plan de obstrucciones y demoliciones. Estos calculaban las necesidades logísticas de una división alemana (28) en unas 300 Tm/día, pero a causa de las destrucciones que iban a implementar en los puertos —básicamente en los de Dover y Folkestone— esperaban que no consiguieran superar las 400 el primer día y las 1.400 en una semana, cifras bastante inferiores a las 2.400 Tm/día que necesitaban los invasores (29). Todo esto sin contar con el intenso hostigamiento —que debería resultar decisivo— al que los buques de la Royal Navy y los aviones de la RAF y de la Naval Air Arm iban a someter a la fuerza de invasión y a los posteriores viajes, no solamente en la mar, sino antes de partir, bombardeando y cañoneando muelles y tinglados portuarios.
- Carencia de medios de desembarco adecuados y en cantidad suficiente para una empresa como la proyectada, así como penuria en el apoyo de fuego naval y escasez del aéreo.

La reacción ofensiva británica, viva pero sin atolondramientos y bien coordinada, se empezó a notar ya a partir del día 11 de septiembre —y con una

---

(27) Según fuentes británicas, las tropas indicadas, unos 65.000 hombres, parecen bastante reducidas y no coinciden con la idea alemana de desembarcar hasta 80.000 hombres en la primera fase.

(28) *Grosso modo*, la plantilla de una división de infantería alemana era de unos 12.000 hombres, 10.000 la de una mecanizada o acorazada y unos 11.000 las aerotransportadas, a las que había que añadir las tropas de cuerpo de ejército y de ejército, que se podrían calcular en este caso en unos 15.000 efectivos.

(29) No obstante, los escalones de asalto iban a desembarcar en *Sturmbootes*, botes de asalto —transportados en mercantes— capaces de llevar unos nueve o diez hombres, que vararían en playas u otros lugares.



*Sturmboot* a toda máquina en la mar en un desembarco anfibio.

frecuencia de cada dos o tres días— cuando la RAF bombardeó los puntos de concentración de barcas en los puertos del Canal y hundió a 80 de ellas, y cruceros y destructores de la *Royal Navy* cañonearon Calais, Boulogne, Ostende y Cherburgo. Días después se les unieron el monitor HMS *Erebus* y el acorazado HMS *Revenge* con sus piezas de 15 pulgadas, cruceros y destructores; mientras, lanchas torpederas británicas

hostigaban a los minadores alemanes en el Canal o entraban en las radas de algunos puertos hundiendo gabarras y mercantes. Lo más decisivo, sin embargo, fue la victoria sobre la *Luftwaffe*, rematada en la primera quincena de septiembre (30).

Por todo ello, a la vista de que Göring no podía conseguir la supremacía aérea —ni siquiera la superioridad aérea local para el paso— y del reforzamiento británico, Hitler aplazó el desembarco al mes de diciembre, y después a la primavera de 1941, y acabó por descartarlo por completo en 1942, si es que alguna vez lo tomó realmente en consideración. Los preparativos, no obstante, se mantuvieron activos durante bastantes meses no solamente para seguir ejerciendo una intensa presión psicológica sobre los británicos, sino, fundamentalmente, para enmascarar el proyecto y las concentraciones de tropas destinadas a invadir la URSS. El abandono de la operación fue recibido con alivio por la *Wehrmacht* (31). El almirante Raeder había asesorado en su momento al dictador en el sentido de que tal operación podría significar muy probablemente la ruina total del ejército expedicionario, con pérdidas muy severas y prácticamente irreparables para la *Kriegsmarine* (32). Visto retrospectivamente, el 21 de septiembre —el día S alemán— la meteorología fue favorable y el resto del mes propicio para el paso a Gran Bretaña, salvo el 22. En ninguno de los 11 días que necesitaban los alemanes para desembarcar sus

---

(30) En la batalla de Inglaterra, la RAF perdió aproximadamente 900 aviones de caza, mientras que para Alemania fueron 1.733, más de los que había puesto en línea al principio de la operación. Las nuevas construcciones no permitieron recuperar las pérdidas y, al comenzar octubre, a la *Luftwaffe* solamente le quedaban unos 300 aviones de caza monomotores, más o menos el mismo número que a la RAF.

(31) BELOT, Raymond de: *op. cit.*, p. 341.

(32) *Royal Navy: op. cit.*, p. 93.

13 divisiones, el tiempo fue desfavorable para cruzar el Canal, pero sí en cambio en la primera quincena de octubre (33).

Al conocer *a posteriori* los ingentes problemas a los que tuvieron que enfrentarse los aliados en la Operación OVERLORD, en 1944, con todo su potencial industrial y económico y la disponibilidad de numerosos medios aéreos y de transporte, a los británicos les surgen serias dudas de que los alemanes hubieran sido capaces de llevar a cabo tamaña operación en verano de 1940, aunque la situación en tierra no fuera la misma que en Normandía, sino más bien favorable a los asaltantes, excepto en la mar y en el aire.

Ciertamente los alemanes no disponían de los medios de desembarco adecuados ni en cantidad suficiente para tamaña empresa, ni tampoco tenían una doctrina apropiada ni adiestramiento para una operación de la naturaleza y envergadura de LEÓN MARINO. Tampoco habían organizado una Fuerza conjunta con mando único (aunque este posiblemente se lo habría reservado para sí el mismo Führer); y eso sin contar con la tremenda debilidad de la Kriegsmarine y la incapacidad de la Luftwaffe para imponerse en el aire. Eran dificultades tan considerables que, en el fondo, habría que preguntarse por las verdaderas intenciones del dictador alemán.

Hitler, en realidad, no quería ni necesitaba conquistar Inglaterra. Lo que sí deseaba era eliminarla como adversario. Esto era todo cuanto exigía su estrategia. Tenía puestos los ojos en Europa oriental como espacio vital y para ello debía enfrentarse a Rusia. De haberlo querido, tal vez podía haber conquistado Gran Bretaña en julio de 1940; después, los ingleses se hicieron demasiado fuertes. No obstante, «a pesar de sus dudas, Hitler probablemente hubiese estado tentado al paso si la Luftwaffe hubiera obtenido una victoria neta» (34). Retrospectivamente, el mariscal de campo Gert von Rundstedt juzgaría la operación con una frase bien descriptiva: «El paso era una empresa sin sentido, pues nos faltaba el material de desembarco adecuado» (35).

#### BIBLIOGRAFÍA

CHURCHILL, Winston S.: *Memorias de la Segunda Guerra Mundial. Tomo 2*. 1959. Ed. José Janés, Barcelona, 1962; Ed. ORBIS, Barcelona, 1985.

---

(33) FLEMING, Peter: *op. cit.*, pp. 314-315.

(34) BELOT, Raymond de: *op. cit.*, p. 341.

(35) *Ibíd.*, p. 342.