

# EL DÍA MÁS LARGO

José María TREVIÑO RUIZ



*Las primeras 24 horas de la invasión aliada serán, sin duda, el día más largo de la Historia.*

(Mariscal Erwin Rommel a su ayudante de campo capitán Lang.)

## Introducción



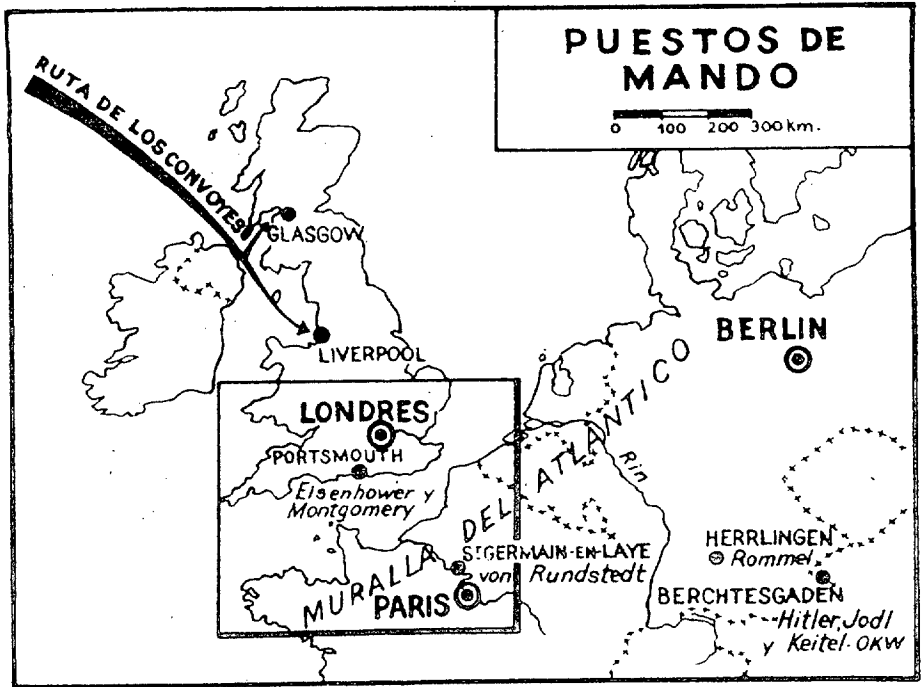
A invasión de Europa por parte de las fuerzas aliadas, conocida también como operación *Overlord*, comenzó 15 minutos pasada la medianoche del 6 de junio de 1944, fecha que sería a partir de ese momento conocida como Día D.

A partir de la medianoche del Día D, paracaidistas señaladores guía de la 101.<sup>a</sup> y 82.<sup>a</sup> División Aerotransportada de EE. UU. se lanzaron al vacío cuando sobrevolaban las aplaceradas costas de Normandía. Simultáneamente, otro grupo de paracaidistas de la 6.<sup>a</sup> División Aerotransportada británica hacía lo mismo para marcar el campo de aterrizaje a sus planeadores.

El área geográfica de desembarco quedaba delimitada por cinco zonas denominadas, de levante a poniente: Sword, Juno, Gold, Omaha y Utah. En estas playas normandas habría de desarrollarse la mayor operación anfibia de la historia, bautizada como *Neptune*: casi 5.000 barcos de todos los tipos, con más de 200.000 marineros y soldados a bordo. A las 0630, la hora H, y tras el preceptivo fuego naval de apoyo solapado por un intenso bombardeo aéreo, la primera oleada varaba en la playa, después de 1.451 días de ocupación alemana; la operación *Neptune* comenzaba.

## Los preparativos a la invasión anfibia de Normandía

A comienzos de 1944, los aliados se encontraban en plena ofensiva mundial contra el Eje. En el este, los soviéticos rechazaban a los ejércitos alemanes y planeaban un ataque masivo en coincidencia con la invasión de Normandía. En Italia los ejércitos aliados avanzaban lenta y trabajosamente hacia el norte. Otro asalto anfibia en Anzio, ideado para diversificar la guerra terrestre, casi falló. La enconada resistencia alemana mantuvo a las tropas aliadas en la cabeza de playa durante cuatro largos meses. En el entreacto las fuerzas aéreas británicas y norteamericanas masacraban casi impunemente el



corazón de Alemania. En el otro extremo del globo, los japoneses retrocedían en Birmania y la India; mientras que en el Pacífico suroeste los aliados proseguían su avance por la costa de Nueva Guinea. En noviembre de 1943, los norteamericanos iniciaron su marcha imparable a través del Pacífico central desembarcando en Tarawa, aplicando los conocimientos adquiridos en el norte de África un año antes. Había llegado la hora, presionados por Stalin que quería un segundo frente en Europa; para preparar una invasión apabullante a través del canal de la Mancha para, después de pisar el suelo francés, avanzar sin dilaciones hacia el corazón de Alemania.

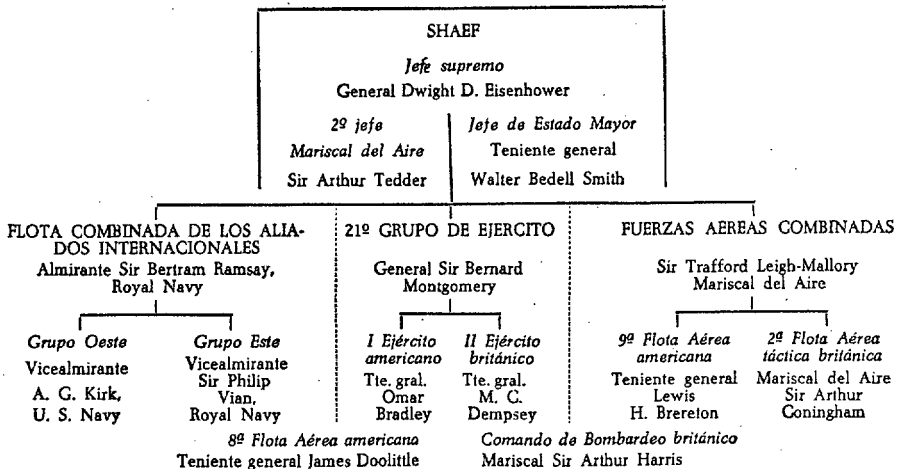
Por ello a partir del mes de septiembre de 1943 hasta el desembarco, unos 150.000 hombres pasaron mensualmente de los EE. UU. al Reino Unido con sus pertrechos. El tonelaje del material a transportar por el cuerpo expedicionario alcanzó 1.900.000 toneladas, pero el tema más difícil a resolver fue el de los buques y lanchas de desembarco, pues eran necesarias unas 4.000 embarcaciones anfibas de todos los tipos, que tanto los astilleros norteamericanos como los británicos tuvieron que construir contrarreloj.

El siguiente paso fue la elección de los mandos que tendrían que intervenir en la más grande operación conjunto-combinada de la historia. La persona que tendría que mandar a los casi tres millones de hombres que intervendrían en la operación, de ellos 1.700.000 norteamericanos, sería de esta nacionalidad. el

general de cuatro estrellas Dwight D Eisenhower. Este prestigioso oficial, procedente de West Point, era tan sólo teniente coronel al comienzo de la segunda guerra mundial, pero una rápida y exitosa carrera le había encumbrado a general supremo de la fuerza expedicionaria. Los jefes del Estado Mayor Conjunto de Washington al nombrarlo le habían asignado la siguiente misión: «Invadirá en el continente europeo y en unión de otras naciones aliadas, emprenderá las operaciones necesarias para alcanzar el corazón de Alemania y destruir sus fuerzas armadas».

El almirante sir Bertram H. Ramsay sería el comandante de la Fuerza Naval Aliada Expedicionaria (ANCF), dirigiendo la operación *Neptune*, que era la denominación de la fase anfibia de la operación *Overlord*. Los norteamericanos y británicos tendrían fuerzas navales separadas; así el contralmirante Alan G. Kirk, al mando de la task force naval occidental, transportaría las tropas del 1.º Ejército de los EE. UU., al mando del general Omar N. Bradley, hasta las dos zonas del estuario del Carentan. Bajo Kirk, el también contralmirante John Leslie Hall llevaría hasta Omaha al 5.º Cuerpo de Ejército, mientras que el contralmirante Don P. Moon, desembarcaría al 7.º Cuerpo de Ejército a Utah. A su vez, la task force naval oriental, al mando del contralmirante sir Philip Vian, el hombre que había hundido el acorazado *Bismarck*, llevaría al 2.º Ejército británico a las tres zonas británicas, Sword, Juno y Gold, entre Arromanches y el río Orne.

**Mando supremo y altos jefes aliados que participaron en la Operación «Overlord»**



Las fuerzas aéreas aliadas no tenían un alto mando conjunto. Los aviones de combate estratégicos estaban bajo la responsabilidad del jefe de Estado Mayor de la Junta Combinada, pero para la Operación Overlord fueron puestos bajo el mando de Eisenhower. Con el consentimiento de todas las fuerzas aéreas, tanto estratégicas como tácticas, fue comisionado Tedder, por Eisenhower. Las fuerzas aéreas que combatían desde Inglaterra y desde el mar Mediterráneo contra Alemania, estaban bajo el mando del teniente general Carl Spaatz.



serían remolcados y hundidos en las proximidades de las playas para formar enormes diques de abrigo que permitieran establecer largos muelles (*whales*) hasta tierra. A estos *mulberries* habría que sumarles los *gooseberries*, consistentes en un rompeolas artificial formado por una barrera de 50 buques viejos hundidos en el veril de 3 brazas. Por último, la utilización de carros anfibios denominados *DD* (*dual drive*), consistentes en vehículos acorazados dotados de dos hélices y propulsión por cadenas, que navegarían hasta la playa después de ser lanzados desde una *LCT*, proporcionando un apoyo de fuego inmediato.

Una piedra angular del desembarco anfibio en lo que se refiere a la cadena de mando fue el acuerdo entre el contralmirante Kirk y el general Bradley, forzado por el contralmirante Hall, en el que se especificaba claramente que la responsabilidad del desembarco y apoyo de la fuerza de desembarco era de la plena responsabilidad del comandante de la fuerza anfibia operativa.

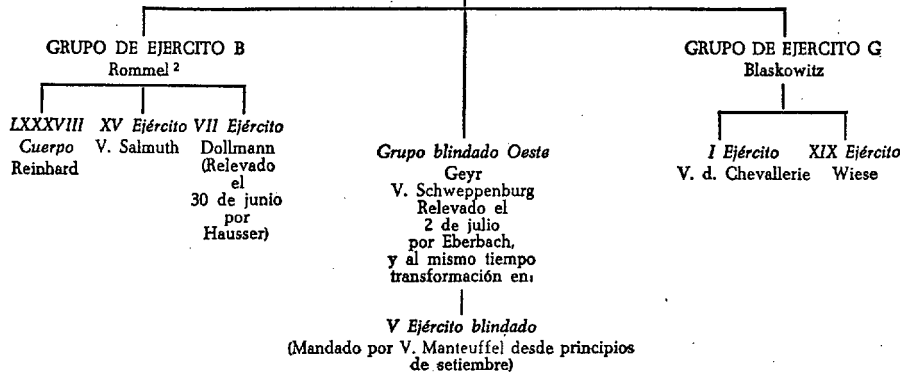
Para asegurar el éxito del desembarco anfibio, era necesario contar con el control del mar y la superioridad aérea. El primero estaba asegurado, dada la aplastante superioridad naval aliada frente a la *Kriegsmarine* que sólo podría oponer unos pocos buques de superficie tipo escolta y algunos *U boot* dotados de *snorkel*. En cuanto a la supremacía aérea, la *Luftwaffe* en Francia se encontraba terriblemente debilitada, al haber transferido gran parte de sus efectivos al frente ruso del este.

**Los altos mandos en el Oeste - Verano 1944**

JEFE SUPREMO EN EL OESTE

V. Rundstedt

(Le sucedió en el cargo, el 2 de julio, V. Kluge<sup>1</sup>)



<sup>1</sup> Más tarde, el 17 de setiembre, Von Kluge fue sustituido por Model. Ese mismo día Von Kluge escribió su carta de despedida a Hitler y se suicidó.

<sup>2</sup> Después de resultar herido el 17 de julio, a Rommel no se le nombró sucesor alguno. Su Cuerpo de Ejército fue puesto bajo mando del comandante supremo del frente occidental.

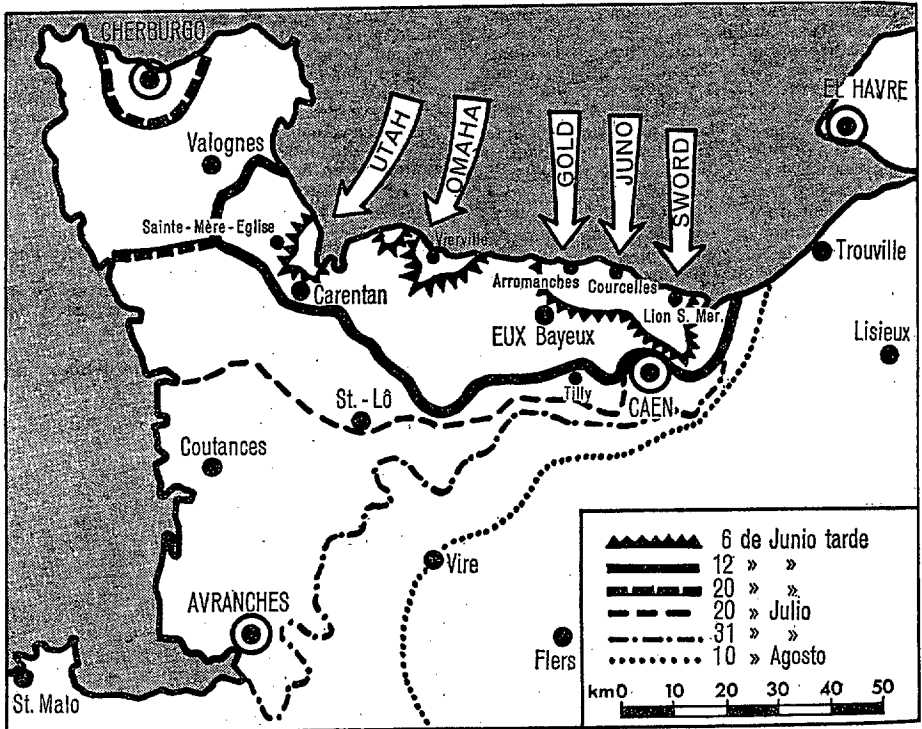


Tropas norteamericanas embarcadas en las instalaciones del puerto de Plymouth.

Frente a esta debilidad aérea alemana, Eisenhower contaba con una aviación aliada que totalizaba 5.049 aviones de caza, 3.467 bombarderos pesados, 1.645 bombarderos medios, 698 aviones de combate de diferentes tipos más 2.316 aviones de transporte y 2.591 planeadores. En el ámbito naval, el almirante Ramsay disponía de 6 acorazados, 23 cruceros, 104 destructores, 152 corbetas y unas 5.000 embarcaciones de desembarco, con capacidad para transportar 130.000 hombres y 20.000 vehículos en las tres primeras oleadas.

Además de esta poderosa flota, la *Home Fleet* británica vigilaba los accesos del mar del Norte para impedir una posible incursión de la flota alemana.

La zona elegida para el desembarco era la bahía del Sena, entre el río Orne y la península de Cotentin, debido a que se encontraba dentro del radio de



La invasión: Normandía.

acción de los cazas británicos y menos defendida que las playas de Calais. El plan inicial de operaciones preveía que al atardecer del Día D se encontrarían en tierra ocho divisiones de infantería, de las que tres serían aerotransportadas, catorce regimientos acorazados y grupos de operaciones especiales. La cabeza de playa se extendería a lo largo de unos 90 km, desde el Orne hasta Varengville, en la península de Cotentin. La hora del desembarco fue igualmente producto de un minucioso estudio, eligiéndose las 0630, 45 minutos antes del orto y tres horas antes de la pleamar, en un día con luna llena, lo que dio automáticamente la fecha del 5 de junio como Día D, con el 6 como alternativo y el 7 como el último aceptable. A las cinco divisiones que desembarcarían en Sword, Juno, Gold, Omaha y Utah, les seguirían dos divisiones más de refuerzo, si bien previamente se habría realizado el envío de paracaidistas y tropas aerotransportadas durante la noche a la retaguardia enemiga. Después de establecerse las cabezas de playa, se formarían dos grandes puertos artificiales con los *mulberries* y *gooseberries* transportados, el primero de ellos ante Vierville, en Omaha, y el segundo frente a Arromanches, en Gold. Para crear confusión en el enemigo, se utilizó la radio para hacer decepción en el tráfico en puntos alejados de Normandía, al mismo tiempo que la aviación aliada bombardeaba Calais y la flota de desembarco se mantenía en Escocia, lejos de los vuelos de reconocimiento enemigos.

### La amenaza a combatir

La llamada Muralla del Atlántico, que había construido el Ejército alemán para oponerse a una invasión aliada por mar, bordeaba las bajas costas de Holanda, Bélgica y Francia, sus defensas habían sido levantadas por la Organización Todt, y a comienzos de 1943 consistían en poco más que atrincheramientos costeros. En noviembre de ese mismo año, cuando el mariscal Rommel se hizo cargo del mando del Grupo de Ejércitos B, decidió inspeccionar personalmente las defensas costeras, y en su informe al Estado Mayor Central, fechado el 31 de diciembre de 1943, expresaba su opinión de que la punta de lanza del asalto anfibio del enemigo sería probablemente dirigido contra el sector del 15.º Ejército, entre Boulogne y el estuario del Somme. Sin embargo, no olvidó la franja costera de Normandía, quizá porque el Führer era uno de los pocos convencidos de que el desembarco sería en las playas normandas.

El resultado fue que las defensas de la costa de la bahía del Sena fueron considerablemente reforzadas, añadiéndose obstrucciones de hormigón, minas y alambradas, así como obstáculos antitanque en las playas y bajos, defendidas por una división y media de infantería.

Al mando de todas las fuerzas terrestres del III Reich, se encontraba el mariscal von Rundstedt, que en marzo de 1942 había sido nombrado coman-

dante en jefe del sector occidental, que comprendía Francia, Bélgica y Holanda. En la primavera de 1944 tenía a sus órdenes tres grupos de ejércitos más el grupo acorazado (*Panzer*) occidental, que incluían las siguientes unidades y mandos: el Grupo de Ejércitos B, al mando de Rommel, que comprendía el LXXXVIII Cuerpo de Ejército del general Christiansen, con tres divisiones ubicadas en Holanda, más el 15.º Ejército del general von Salmuth, con cuatro cuerpos de ejército y 17 divisiones, ubicadas entre el puerto de Amberes y la desembocadura del Orne y, por último, el 7.º Ejército del general Dollman, con tres cuerpos de ejército totalizando 15 divisiones entre los ríos Orne y Loira, aunque una de las divisiones se encontraba en las islas del Canal.

El Grupo de Ejércitos G, al mando del general Blaskowitz, comprendía los 1.º y 19.º Ejércitos, uno de cinco y otro de ocho divisiones. El primero desplegado entre el Loira y los Pirineos centrales y el segundo en la costa mediterránea, desde el Mediterráneo hasta Perpignan.

En total los alemanes contaban con 48 divisiones, de las que 38 se encontraban en la franja costera y diez en el interior. De estas últimas, cinco se encontraban entre el Escalda y el Somme, dos entre el Somme y el Sena y tres en Normandía. El grupo *Panzer* occidental del general von Schwenppenburg, era responsable de la instrucción y adiestramiento de diez divisiones *Panzer*, de las que cuatro de ellas, la 2.ª, 116.ª, 21.ª y 12.ªSS se encontraban bajo el mando directo de Rommel y el resto en la reserva del OKW.

En su conjunto las tropas terrestres no eran de primera línea, al estar formadas por reservistas, extranjeros y en algunos casos por heridos convalecientes.

La cuestión de la situación de las reservas estratégicas produjo serias discusiones entre Rundstedt y Rommel, ya que desde 1941 el OKW había decidido que de intentar los aliados un desembarco se opondría al mismo con todas sus fuerzas en la misma cabeza de playa. Rommel era de la misma opinión, a causa de la superioridad aérea de los aliados, que imposibilitarían los movimientos diurnos de tropas alemanas; por ello, además de reforzar las playas, quería que las divisiones de reserva, especialmente las acorazadas, estuvieran lo más cerca posible de la costa. Rundstedt, apoyado por Guderian, inspector general de las unidades *Panzer*, mantenía que hasta saberse dónde iban a desembarcar los aliados semejante proceder equivalía a emplazar las reservas en posiciones erróneas. El resultado fue una solución de compromiso, dejando la 21.ª división *Panzer* a la libre disposición de Rommel, pero las otras tres no serían utilizadas ni movidas sin la autorización directa de Hitler. Craso error al otorgarle al fñhrer unas atribuciones que debían estar arrojadas en el peor de los casos al jefe directo de Rommel, Rundstedt, demostrando así que no existía una línea directa de mando en las unidades alemanas.



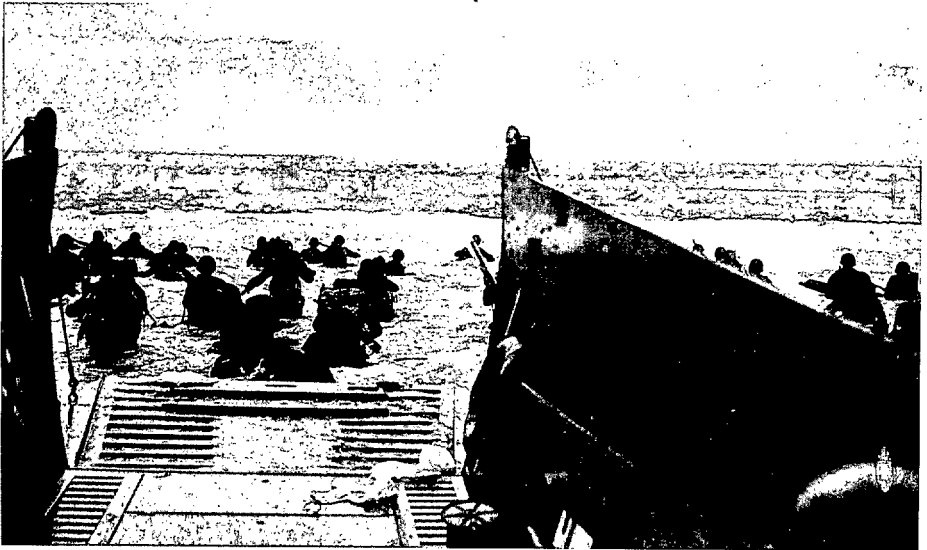
En lo que se refiere a la debilitada fuerza aérea o *Luftwaffe*, la 3.<sup>a</sup> Flota Aérea del mariscal Sperrle, que cubría toda la fachada atlántica de la costa francesa, había quedado reducida a tan sólo 90 bombarderos y 70 cazas, cuyo mando estaba subordinado directamente al mariscal Goering en Alemania, a pesar de hallarse estas fuerzas destacadas en aeropuertos franceses.

Por último, la *Kriegsmarine* se encontraba tan disminuida que sólo podía oponer una decena de destructores ubicados en el Canal de la Mancha, así como unas 30 lanchas torpederas, además de los 50 submarinos basados en Lorient y Brest, la mayoría sin *snorkel*, lo que hacía su empleo un suicidio absurdo.

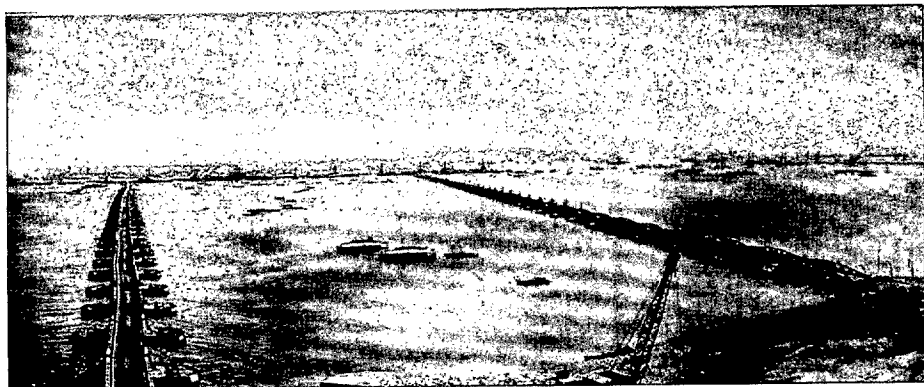
### El asalto anfibio

El mes de junio había comenzado con fuertes borrascas, y los días 3 y 4 hubo tal temporal que Eisenhower decidió atrasar la operación *Neptune* 24 horas. Aunque el día 5 había mejorado algo el tiempo, aún quedaba una mar formada por los fuertes vientos que hacían imposible el desembarco, so pena de sufrir elevadas pérdidas de hombres y embarcaciones. Aún así, se decidió confiar en los pronósticos de los meteorólogos y fijar el desembarco para el 6.

En la medianoche del día 5 de junio una emisión de la BBC alertaba a la resistencia francesa: *Blessent mon coeur d'une langueur monotone* (hieren mi corazón con una monótona languidez); este segundo verso de una poesía de



Desembarco en la playa Omaha.



El puerto Winston, puerto artificial junto a Arromanches para facilitar el aprovisionamiento de la invasión.

Verlaine desencadenó una serie de atentados y cortes de líneas de ferrocarril y de tendidos telefónicos que dificultarían sobremedida la reacción alemana a la invasión aliada de 18.000 paracaidistas, que precedería al asalto anfibia.

A las 0445 del día 6, los submarinos británicos de bolsillo X 23 del teniente de navío George Honour y su gemelo el X 20, ambos con una dotación de cinco hombres, se encontraban navegando en superficie a 20 millas de distancia de la costa, para marcar con sendas luces verdes a la fuerza anfibia los extremos del área de invasión británico-canadiense: las zonas Sword, Juno y Gold. Era el final de su misión después de llevar 64 largas horas en inmersión. Su presencia serviría de referencia a los dragaminas, primero, y a las oleadas de lanchas, después.

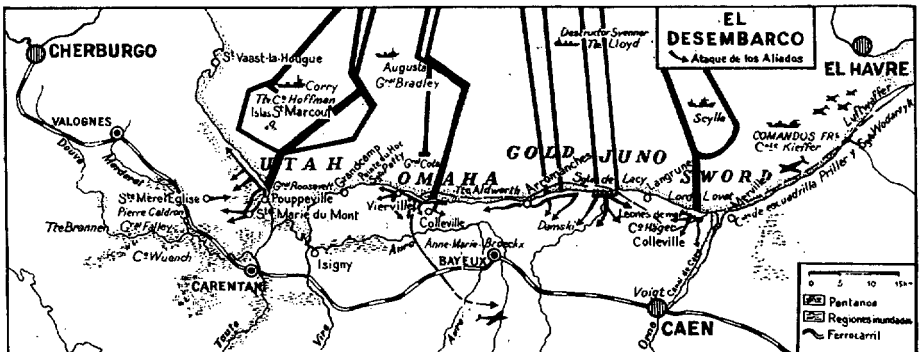
Dispuestas para la invasión se encontraban 14 divisiones británicas, tres canadienses, 20 norteamericanas, una francesa y una polaca que habrían de desembarcar en las próximas 24 horas de acuerdo con el siguiente orden: fuerzas aerotransportadas, 6.<sup>a</sup> División británica, y las 82.<sup>a</sup> y 101.<sup>a</sup> estadounidenses.; 1.<sup>er</sup> Ejército norteamericano del teniente general Omar Bradley, compuesto por el VII Cuerpo del general de división J. L. Collins, con cuatro divisiones, el V Cuerpo del general de división L. T. Gerrow, con tres divisiones; 2.<sup>o</sup> Ejército británico, del teniente general M. C. Dempsey, compuesto por el XXX Cuerpo, con tres divisiones y el I Cuerpo del teniente general J. T. Croker, con tres divisiones.

Inicialmente las dos divisiones aerotransportadas norteamericanas tomarían tierra a 0200 en la población de Sainte Mére-Eglise, a levante de la zona de desembarco, mientras la 6.<sup>a</sup> División británica tomaría el flanco occidental, entre Cabourg y el río Orne. Las cinco zonas fueron asignadas a los cuatro cuerpos de ejército, Utah al VII estadounidense, Omaha al V de igual nacionalidad, y Gold, Juno y Sword para los cuerpos XXX e I británicos.

La fuerza de desembarco se concentraría en un área circular denominada Piccadilly Circus, en recuerdo de la célebre plaza londinense, de donde se disgregaría en fuerzas navales denominadas U, O, G, J y S, de acuerdo con las iniciales del sector donde iban a desembarcar, partiendo hacia la costa normanda por 10 canales dragados.

Los días previos al desembarco, se habían arrojado unas 66.000 toneladas de bombas por la aviación aliada, lo que creó un desierto aéreo alrededor de las tropas alemanas, destrozando los nudos de comunicaciones, tanto de carretera como de ferrocarril, arrasando gran parte de las instalaciones de la artillería de costa, estaciones de radar y aeródromos enemigos. La misma víspera del Día D, diez baterías de grueso calibre con sus correspondientes antenas de radar quedaron deshechas, eliminando así esta grave amenaza sobre la fuerza anfibia. A 0314 del día 6 comenzaría el último bombardeo aéreo previo al desembarco, sumándose el fuego de la artillería naval a 0550; ambos bombardeos fueron tan intensos que a la hora H del desembarco se habían lanzado 7.616 toneladas de explosivos sobre las defensas costeras alemanas, destrozando las baterías de la artillería de costa y las defensas de hormigón.

La misión principal del almirante Ramsay de llevar a la fuerza anfibia operativa a sus zonas de desembarco sin percance alguno quedaba de esta forma bastante facilitada; para ello task force oriental, al mando del contralmirante Vian, apoyaría el desembarco de las tropas británicas, mientras que su homólogo estadounidense el contralmirante Kirk; con la task force occidental, apoyaría el desembarco de las tropas norteamericanas. Precediendo a las dos fuerzas navales, iban 29 flotillas de MCM con 300 dragaminas, dispuestos a eliminar cualquier tipo de artefacto flotante que pudiese atentar contra los buques. En el sector británico, la reacción del enemigo inicialmente fue débil, pero la fuerte marejada y las obstrucciones de la zona Sword causaron bastantes problemas; de hecho ninguna de las embarcaciones llegó a la playa en el punto previsto, lo que no fue óbice para que los infantes se afianzaran rápidamente en la cabeza de playa. Debido a que el flanco oriental de Sword se encontraba expuesto al fuego de las baterías de costa alemanas, éstas habían



sufrido el castigo más duro durante el bombardeo aliado, así como de los cañones de 15" de los acorazados británicos.

La siguiente oleada, dirigida a Juno, sufrió un ligero retraso de 30 minutos con respecto a Sword y Gold; esto supuso que la marea estuviese más alta y que los obstáculos de la playa se encontrasen cubiertos por el agua, siendo más difícil su eliminación, con el resultado de más pérdidas de embarcaciones y hombres, en este caso concreto el Comando 48 de la Infantería de Marina británica, que posteriormente se haría fuerte en la cabeza de playa.

En la zona Gold, en el flanco derecho de la ola de asalto británico, las obstrucciones eran aún más densas que en las anteriores, ya que los alemanes habían clavado 2.500 obstáculos en tan sólo seis kilómetros de playa, lo que supuso el naufragio y destrucción de un elevado número de embarcaciones. En este sector se distinguió el 47 Comando de la Infantería de Marina británica, que a pesar de sufrir severas pérdidas, pudo conquistar el puerto pesquero de Port-en-Bessin, lo que fue muy útil para los acontecimientos posteriores. Finalmente, al anochecer del Día D, todas las tropas británicas habían desembarcado en sus áreas, haciéndose fuertes en sus cabezas de playa.

En el sector norteamericano, el asalto había comenzado casi una hora antes que en el británico, a 0630, por lo que el contralmirante Kirk sólo había bombardeado sus objetivos durante 50 minutos, comparado con las dos horas que lo estuvieron haciendo los británicos. Esto hizo que las baterías de costa y los asentamientos enemigos no estuviesen suficientemente batidos y sus defensas acalladas. Además, la fuerza anfibia estadounidense se encontraba a 11 millas de costa, cuatro más que la británica, lo que hizo que las embarcaciones sufrieran mucho durante su largo tránsito hasta las playas. No obstante,



Panorámica de una de las playas.

las tropas de Utah no encontraron demasiadas dificultades para afianzarse en la cabeza de playa y avanzar hacia el interior, lo contrario de lo que ocurría en Omaha, donde la fuerza de desembarco encontró una fortísima oposición, al estar el enemigo bien guarnecido, batiendo con su artillería las fuertes rompientes de la playa. En esta zona se encontraba además la 232 División alemana de maniobras. Esto hizo que las diferentes oleadas de asalto sufrieran cuantiosas pérdidas y que las unidades perdieran su orden y cohesión, lo que hizo que durante varias horas la situación fuese confusa hasta bien entrada la tarde, en que las unidades comenzaron a reagruparse y avanzar contra las defensas alemanas.

Al finalizar el Día D, 132.715 hombres y 20.000 vehículos habían sido desembarcados, a costa de moderadas bajas: 6.603 norteamericanos (1.465 muertos, 3.184 heridos, 1.928 desaparecidos, 26 prisioneros) y 4.200 británicos. Veinticuatro horas más tarde el número de personas desembarcadas era de 352.570, el de vehículos 52.000 y el material puesto en tierra suponía 1.420.600 toneladas. El avance hacia el corazón de Alemania era ya imparable.

## La reacción naval alemana

Cabría preguntarse cuál fue la reacción de la *Kriegsmarine* ante la avalancha que le venía encima. El almirante Dönitz, en previsión de la invasión de Francia, había ordenado el 11 de abril a sus *U Boot* estacionados en Lorient y Brest la orden: *angriff-ran-versenken* (atacar adelante hundir), orden que sería completada con la de guerra sin restricciones: «Cada buque de desembarco enemigo, aunque sólo lleve 100 soldados o un carro de combate, es un blanco que demanda el ataque de un *U Boot*, aunque esto suponga la pérdida del submarino». Posteriormente, a la vista de los numerosísimos medios aéreos y ASW aliados, no se llevó a los submarinos al suicidio colectivo que hubiera supuesto el cumplimiento de estas órdenes. Para complicar aún más las cosas, el grupo británico de descriptores de Bletchley Park conocía los planes de Dönitz, gracias a haber descifrado las claves alemanas, por lo que el Día D no menos de 286 escoltas ASW se encontraban en el Canal dispuestos a hundir al primer submarino alemán que se detectase, al mismo tiempo que 21 escuadrillas de aviones ASW sobrevolaban el golfo de Vizcaya a la caza de los *U Boot*. Así, la mayoría de los submarinos alemanes fueron hundidos nada más salir de sus bases y tan sólo tres alcanzaron las islas británicas, de ellos el *U 621* hundió un transporte norteamericano y atacó dos acorazados, y el *U 984* hundió cuatro barcos de un convoy.

En lo que se refiere a las escasas fuerzas de superficie, la misma noche de la invasión, la 5.ª Flotilla de Torpederos, al mando del capitán de fragata Heinrich Hoffman, salió de El Havre con los *T 28*, *Möwe*, *Jaguar* y *Falke*. Al despuntar el alba no daba crédito a sus ojos al ver todo el horizonte lleno de

buques enemigos. Tras realizar un ataque con torpedos bajo el fuego aliado, el destructor noruego *Svenner* resultó alcanzado y hundido. Desde Cherburgo y El Havre, la 4.<sup>a</sup>, 5.<sup>a</sup> y 9.<sup>a</sup> flotillas de lanchas rápidas, al mando de los capitanes de corbeta Kurt Fimmen, Bernard Klug y el barón Götz von Mirbach, consiguieron hundir en arriesgados ataques dos destructores y unas cuantas lanchas de desembarco. Estos ataques no volverían a repetirse, pues en la noche del 14 al 15 de junio centenares de aviones aliados bombardearon la base naval de El Havre, hundiendo más de 30 buques de guerra y sembrando la muerte y la destrucción en sus dotaciones; tan sólo el *T 28* pudo regresar a Alemania.

## Conclusiones

El desembarco aliado de Normandía constituyó un rotundo éxito gracias a contar con una superioridad naval y aérea aplastante. La indecisión del enemigo terrestre y su dispersión facilitó sobremanera el asentamiento de las cabezas de playa de la fuerza de desembarco y el posterior avance terrestre.

La operación *Overlord* constituyó la mayor acción militar conjunto-combinada de la historia al haber implicado en total a 2.876.439 oficiales y soldados aliados de EE. UU., Reino Unido, Francia, Canadá y Polonia, 15.000 aviones de diferentes tipos y 6.000 buques y embarcaciones de desembarco.

El mando y la responsabilidad total del comandante de la fuerza anfibia operativa sobre la fuerza de desembarco supusieron la piedra angular de la doctrina de la moderna guerra anfibia, acabando así con una serie de litigios y problemas de responsabilidades.

La imprevisión aliada en el bombardeo del sector norteamericano supuso graves pérdidas en la playa de Omaha. El retraso británico en Juno tuvo como consecuencias la imposibilidad de destruir las obstrucciones de la playa, al estar más alta la marea, con las consiguientes pérdidas de embarcaciones y hombres. Sin embargo, el uso de los puertos artificiales o *mulberries* facilitó sobremanera en las horas posteriores al asalto anfibia el desembarco masivo de hombres, vehículos y pertrechos, vitales para el avance en tierra.

La falta de una línea de mando directa, y el tener que solicitar al OKW o al mismo Hitler permiso para utilizar las divisiones *Panzer* asignadas, supuso un grave error que les costó a los alemanes el asentamiento de las cabezas de playa y el posterior avance de las tropas aliadas en la península de Cotentin y el puerto de Cherburgo sin la oposición de las temibles divisiones *Panzer*.

La debilidad de la *Kriegsmarine* en el Canal, junto con la torpeza de enviar a las unidades de la *Luftwaffe* a otros frentes, supuso el que la fuerza anfibia se acercase hasta sus zonas de desembarco sin prácticamente otra oposición que la artillería de costa. Esto hizo que, exceptuando el caso de Omaha, las pérdidas fueran consideradas bajas, unas 10.000 aliadas frente a las 250.000 que sufrieron los alemanes, de ellas 28 generales y 354 jefes.