Grupo de Investigación

Historia Militar

Instituto Internacional de Estudios en Seguridad Global
INISEG

Centro Internacional de Investigación Avanzada en Seguridad y Defensa

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. FUERZAS AEROTRANSPORTADAS EN EL DESEMBARCO DE NORMANDÍA

Master en Historia Militar

Asignatura: **Historia Militar de los Grandes Conflictos Armados: La Segunda Guerra Mundial 1939-1945**

Actividad: Tarea Tema 12

Celia Sanz –20/Marzo/2026

ÍNDICE

1. **Introducción** ……..……..……. Pág. 3
2. **Plan de invasión de los aliados** ……..……..……. Pág. 5
3. **Comienzo de la operación. Fuerzas aerotransportadas** ……..……..….. Pág. 6
4. **Las playas de desembarco** …..……..……..…… Pág.20
5. **Planes y defensas alemanas** ……..……..……..... Pág.24
6. **Consecuencias y conclusiones** ……..... Pág.27
7. **Bibliografía** ……..…… Pág.28

1. INTRODUCCIÓN

La **batalla de Normandía**, llamada en clave **operación Overlord**, fue la operación militar efectuada por los Aliados durante la Segunda Guerra Mundial que culminó con la liberación de los territorios de Europa occidental ocupados por la Alemania nazi. La operación anfibia dio comienzo el 6 de junio de 1944, más conocido como el **Día D**, con el **desembarco de Normandía**; el conjunto de las operaciones navales recibió el nombre clave de operación Neptuno. Un asalto aerotransportado llevado a cabo por mil doscientas aeronaves precedió al desembarco anfibio, que involucró a 5000 barcos. El 6 de junio, 160 000 soldados cruzaron el canal de la Mancha de Inglaterra a Francia y hacia finales de agosto las tropas aliadas en suelo francés eran más de tres millones.

La decisión de emprender una invasión a través del canal de la Mancha en 1944 se tomó en la Conferencia Trident de Washington D. C., en mayo de 1943. El general estadounidense Dwight D. Eisenhower fue nombrado comandante del Cuartel General Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada (SHAEF) y el general británico Bernard Montgomery comandante del XXI.er Grupo de Ejércitos, que aglutinaba todas las fuerzas terrestres que tomarían parte en la invasión. El lugar elegido fue la costa de la región francesa de Normandía, donde se seleccionaron cinco playas a las que se dieron nombres en clave: Utah y Omaha, que serían atacadas por los estadounidenses, Sword y Gold, objetivo de los británicos, y la playa Juno, lugar de desembarco de los canadienses. Los puertos franceses estaban fuertemente defendidos, lo que motivó la creación de dos muelles artificiales, denominados Mulberry, y para superar las dificultades que se esperaban en las playas se emplearon carros de combate especialmente modificados. En los meses previos a la operación, los Aliados llevaron a cabo una elaborada maniobra de distracción militar, la operación Bodyguard, usando desinformación tanto electrónica como visual. Con ello consiguieron evitar que los alemanes supieran la fecha y localización de los desembarcos. Adolf Hitler había encargado al reputado mariscal de campo Erwin Rommel la supervisión y mejora de una cadena de fortificaciones costeras conocida como el «Muro Atlántico», en previsión del ataque enemigo.

Los Aliados no fueron capaces de alcanzar los objetivos planeados para el primer día, pero sí aseguraron una precaria cabeza de playa que expandieron con tenacidad en los cinco días siguientes. Luego las fuerzas militares aliadas capturaron el puerto de Cherburgo el 26 de junio y de la ciudad de Caen el 21 de julio. El contraataque alemán del 8 de agosto falló y dejó a 50 000 soldados del VII Ejército de la Wehrmacht atrapados en la denominada bolsa de Falaise. El 15 de agosto, los Aliados lanzaron una invasión del sur de Francia, la operación Dragoon, y el 25 de agosto se produjo la Liberación de París. Las fuerzas alemanas se retiraron por el valle del río Sena el 30 de agosto, lo que marcó el final de la operación Overlord.

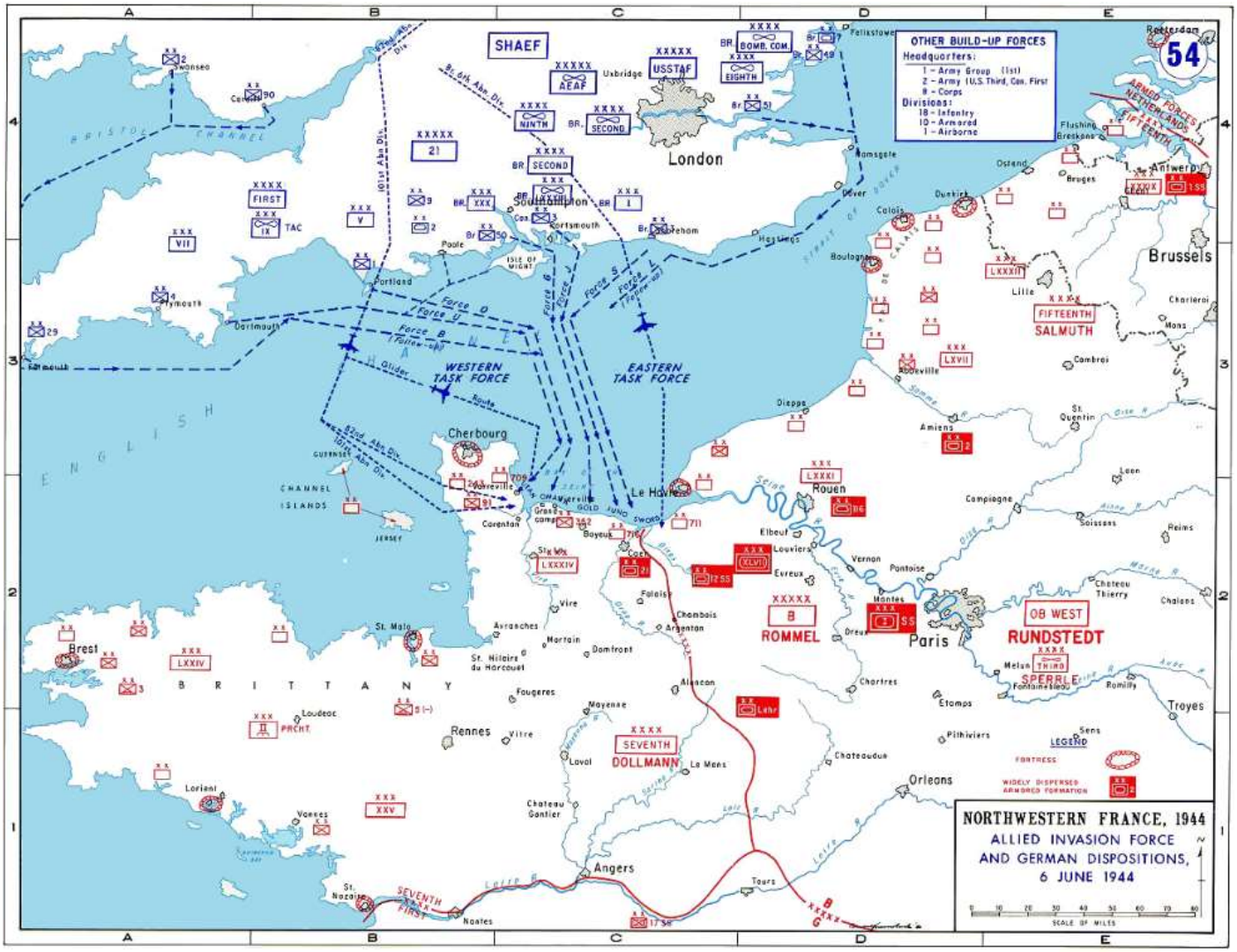
En este ejercicio revisaremos las siguientes cuestiones:

- Fuerzas aliadas que desembarcaron en las cinco playas de Normandía y con qué fuerzas aerotransportadas contaron.
- Detalle la operación aerotransportada llevada a cabo por los norteamericanos para tomar Saint Mère Église.
- Detalle de la operación aerotransportada británica para tomar los puentes sobre el río Orne.
- Descripción de los planes de los alemanes para frenar el desembarco de Normandía. Con que fuerzas contaban en el Oeste en general y en Francia en particular.

***En las fauces de la Muerte**, fotografía de Robert F. Sargent que muestra a las tropas estadounidenses desembarcando en la playa Omaha el 6 de junio de 1944*

2. PLAN DE INVASIÓN DE LOS ALIADOS

Overlord fue la denominación asignada a la operación de gran magnitud planeada en el continente. Su primera fase, el desembarco anfibio y la creación de una cabeza de playa segura, recibió el nombre en clave de operación Neptuno. Con el objetivo de alcanzar la superioridad aérea necesaria para asegurar el éxito en la invasión, los Aliados lanzaron una campaña de bombardeos —bajo el nombre en código de operación Pointblank— que pretendía destruir la producción alemana de aeronaves, el suministro de combustible y sus aeródromos. Así, las infraestructuras de comunicación, las carreteras y las vías férreas fueron bombardeadas para aislar el norte de Francia y dificultar el envío de refuerzos a los alemanes. Estos ataques fueron bastante dispersos para no dar pistas sobre la localización de los desembarcos. Asimismo, se planearon maniobras de distracción para evitar que los nazis averiguaran el lugar y la fecha de la ofensiva aliada.



Rutas de asalto a las costas de Normandía el Día D, según las previsiones de los Aliados

La costa de Normandía se dividió en diecisiete sectores que recibieron nombres en clave usando un alfabeto por palabras: desde Able, al oeste de la playa Omaha, hasta Roger, en el flanco oriental de

la playa Sword. Cuando el plan de invasión pasó a incluir la península de Cotentin y la playa Utah, se añadieron otros ocho sectores. Estas secciones de costa se dividieron a su vez en playas identificadas por los colores verde, rojo y blanco.

Antes del desembarco en las playas de Normandía, varias divisiones de paracaidistas serían lanzadas al norte de Carentan, en el flanco occidental, y cerca de Caen, en el flanco oriental de la zona de actuación, para asegurar los puentes sobre el río Orne. El objetivo inicial era tomar Caen, Carentan, Isigny y Bayeux. Los estadounidenses, a los que se había asignado las playas Utah y Omaha, tenían como misión aislar la península de Cotentin y capturar las instalaciones portuarias de Cherburgo. Los británicos, en las playas Sword y Gold, y los canadienses, en la playa Juno, debían intentar la captura de Caen, establecer aeródromos en sus cercanías y crear un frente de batalla en Caumont-l'Éventé, al sureste de Caen, para proteger el flanco estadounidense. La toma de Caen y sus alrededores otorgaría a británicos y canadienses una zona estable desde la que lanzar su ofensiva contra Falaise. Durante las tres primeras semanas, crearían una zona segura e intentarían controlar todo el territorio conquistado al norte de la línea Avranches-Falaise, para permitir a los ejércitos aliados virar a la izquierda y avanzar hacia el río Sena. Montgomery estimaba que los combates se prolongarían durante tres meses y que la operación finalizaría cuando todas las fuerzas llegaran al Sena.

La flota de invasión, mandada por el almirante *sir* Bertram Ramsay, se dividió en la Fuerza Naval Occidental y la Oriental. La primera, bajo el mando del almirante Alan G. Kirk, apoyaría los sectores estadounidenses y la segunda, dirigida por *sir* Philip Vian, a los anglocanadienses. Las fuerzas estadounidenses del Primer Ejército, dirigidas por el teniente general Omar Bradley, comprendían los cuerpos V (playa Omaha) y VII (playa Utah). En el lado británico, el teniente general Miles Dempsey encabezaba el Segundo Ejército, que abarcaba los cuerpos XXX (playa Gold) y I (playas Juno y Sword). Todas las fuerzas terrestres estaban bajo el mando supremo de Montgomery y las fuerzas aéreas se asignaron al mariscal del aire Trafford Leigh-Mallory. El Primer Ejército Canadiense contaba también con personal y unidades polacas, belgas y neerlandesas. Otras naciones aliadas también participaron en la operación.

3. COMIENZO DE LA OPERACIÓN. FUERZAS AEROTRANSPORTADAS

Durante la elaboración del plan general de la Operación Overlord, cuyos límites precisos se habían acordado durante la conferencia Trident, celebrada en Washington en mayo de 1943, se llegó a la conclusión de que los flancos del sector de invasión eran especialmente importantes, dado que el control de los mismos era vital para el desarrollo de los combates. Por tanto, tres divisiones aerotransportadas fueron elegidas por el alto mando aliado con el fin de asegurarlos. Dos de ellas, la 82.ª del general Ridgway y la 101.ª del general Taylor, se encargarían del flanco derecho, en la península de Cotentin.

En la operación aerotransportada participaron 23.400 hombres de la 101 y 82 Divisiones de los EEUU y la 6 división de GB, 2.395 aviones de transporte y 865 planeadores. Los paracaidistas llegaron entre las 0:00 y las 0:50 horas. Fue la primera y última gran operación paracaidista nocturna de la historia.

Estas unidades tuvieron que cumplir con **tres grandes objetivos fundamentales**, tal y como habían sido definidos por los generales aliados:

- Tomar los ejes de comunicaciones que unían la playa Utah con el interior del territorio,
- Tomar y defender los cruces de carreteras y las localidades de la zona
- Controlar los puentes sobre los ríos Merderet y Douve.

Bombardeo aéreo sobre los cañones alemanes en la Punta del Hoc por varios A-20 estadounidenses en mayo de 1944.

Alrededor de mil doscientas aeronaves partieron de Inglaterra justo antes de la medianoche para trasladar a **tres divisiones aerotransportadas** hasta sus zonas de salto, detrás de las líneas enemigas, varias horas antes del desembarco:

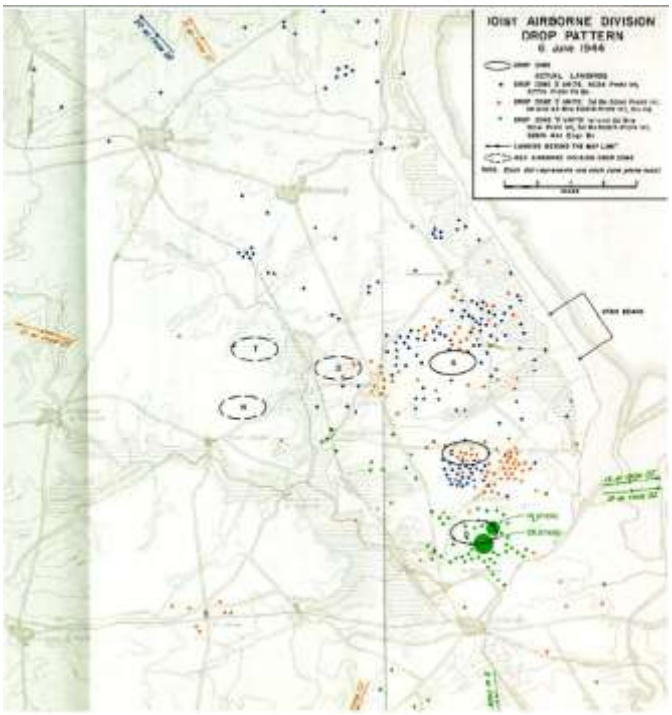
- A las divisiones aerotransportadas 82.ª y 101.ª del Ejército estadounidense se les asignaron objetivos en la península de Cotentin, al oeste de la playa Utah.

- La 6.ª División Aerotransportada británica tenía como misión tomar intactos los puentes sobre el canal de Caen y el río Orne.

Los exploradores aerotransportados saltaron de sus aviones: dos divisiones estadounidenses sobre la península de Cotentin y una británica sobre la desembocadura del río Orne.

Misión Albany. Operación aerotransportada de la división 101 de EEUU

La **misión Albany** fue un asalto de combate paracaidista nocturno llevado a cabo por la 101ª División Aerotransportada de EEUU el 6 de junio de 1944, como parte de los desembarcos aéreos estadounidenses en Normandía durante la Segunda Guerra Mundial. Fue el primer paso de la Operación Neptuno, la fase de asalto de la invasión aliada de Normandía, la Operación Overlord.



Pauta de lanzamiento de la 101ª División Aerotransportada, Día D, 6 de junio de 1944

Cinco horas antes del desembarco del Día D, 6928 paracaidistas saltaron desde 443 aviones de transporte de tropas C-47 Skytrain al sureste de la península francesa de Cotentin. Las tropas debían aterrizar en un área de aproximadamente 39 km², pero el mal tiempo y el fuego terrestre alemán las dispersaron en un área dos veces mayor, con cuatro paracaidistas lanzados a una distancia de hasta 32 km.

La división alcanzó la mayoría de sus objetivos el Día D, pero necesitó cuatro días para consolidar sus unidades dispersas y completar su misión de asegurar el flanco izquierdo y la retaguardia del VII Cuerpo de los EEUU, reforzado por 2300 soldados de infantería de planeadores que desembarcaron por mar.
Los objetivos de la 101ª División Aerotransportada eran asegurar las cuatro salidas de la calzada tras la playa de Utah, destruir una batería de artillería costera alemana en Saint-Martin-de-Varreville, capturar edificios cercanos en Mésières, que se cree que se utilizaban como cuartel y puesto de mando de la batería de artillería, capturar la esclusa del río Douve en La Barquette (frente a Carentan), capturar dos

puentes peatonales sobre el Douve en La Porte, frente a Brévands, destruir los puentes de la carretera sobre el Douve en Sainte-Come-du-Mont y asegurar el valle del río Douve.

Durante el proceso, las unidades también interrumpirían las comunicaciones alemanas, establecerían bloqueos para dificultar el movimiento de refuerzos alemanes, establecerían una línea defensiva entre la cabeza de playa y Valognes, despejarían el área de las zonas de lanzamiento hasta el límite de la unidad en Les Forges y se conectarían con la 82ª División Aerotransportada estadounidense.

Las fuerzas alemanas que se oponían a la operación incluían al 3er Batallón del 1058º Regimiento de Granaderos (91ª División de Desembarco Aéreo) en las cercanías de Saint-Come-du-Mont, el 919ºRegimiento de Granaderos (709ª División de Infantería) tras la playa de Utah, el 191º Regimiento de Artillería (obús de montaña de 105 mm, 91ª División AL) y el 6º Regimiento de Paracaidistas, enviado a Carentan durante el Día D.

Albany fue la primera de dos misiones paracaidistas; la 82ª División Aerotransportada desembarcó una hora después en Mission Boston. Cada misión consistió en tres desembarcos aéreos del tamaño de un regimiento. Las zonas de lanzamiento de la 101ª División Aerotransportada se ubicaron al este y al sur de Sainte-Mère-Église, designadas con las letras A, C y D de norte a sur. (La Zona de Lanzamiento B pertenecía al 501º Regimiento de Infantería Paracaidista (PIR) antes del cambio de plan el 27 de mayo).

Zona de lanzamiento A

Los paracaidistas de la 101ª División Aerotransportada "Águilas Gritonas" saltaron entre las 00:48 y la 01:40, hora de verano británica, del 6 de junio. La primera oleada, que se dirigía a la Zona de Lanzamiento A (la más septentrional), no se vio sorprendida por el banco de nubes y mantuvo la formación, pero errores de navegación y la falta de señal Eureka provocaron el primer error. Aunque el 2º Batallón, 502º Regimiento de Infantería de Marina (PIR), se lanzó como una unidad compacta, saltó sobre la zona de lanzamiento equivocada, mientras que su comandante, el teniente coronel Steve A. Chappuis, aterrizó prácticamente solo en la zona de lanzamiento correcta. Chappuis y su mando capturaron la batería costera poco después de reunirse, pero descubrieron que ya había sido desmantelada tras un ataque aéreo.

La mayor parte del resto del 502º PIR (70 de 80 grupos) se desplegó de forma desorganizada alrededor de la zona de lanzamiento improvisada por los exploradores cerca de la playa. Los comandantes del 1er y 3er Batallones, tenientes coroneles Patrick F. Cassidy y Robert G. Cole, se hicieron cargo de pequeños grupos y cumplieron todas sus misiones del Día D. El grupo de Cassidy tomó Saint Martin-de-Varreville a las 6:30, envió una patrulla al mando del sargento Harrison C. Summers para tomar el objetivo "XYZ", un cuartel en Les Mézières, y estableció una delgada línea de defensa desde Foucarville hasta

Beuzeville-au-Plain. El grupo de Cole se desplazó durante la noche desde cerca de Saint Mère Église hasta la batería de Varreville, y luego continuó avanzando hasta capturar la Salida 3 a las 7:30. Mantuvieron la posición durante la mañana hasta que fueron relevados por tropas que avanzaban tierra adentro desde la playa de Utah. Ambos comandantes encontraron la Salida 4 cubierta por fuego de artillería alemán y Cassidy recomendó a la 4ª División de Infantería que no la utilizara.

La artillería paracaidista de la división no tuvo la misma suerte. Su lanzamiento fue uno de los peores de la operación, perdiendo todos los obuses menos uno y dejando caer todas menos dos de las 54 cargas a una distancia de entre 6,4 y 32,2 km al norte, donde la mayoría de las bajas finalmente se produjeron.

Zona de lanzamiento C

La segunda oleada, asignada para lanzar el PIR del 506º Regimiento sobre la Zona de Lanzamiento C, a 1,6 km al oeste de Sainte Marie-du-Mont, fue dispersada por las nubes y posteriormente sometida a un intenso fuego antiaéreo durante 16 km. Tres de los 81 C-47 se perdieron antes o durante el salto. Uno, pilotado por el Teniente Primero Marvin F. Muir, del 439º Grupo de Transporte de Tropas, se incendió. Muir mantuvo la aeronave estable mientras los hombres saltaban y falleció al estrellarse el avión inmediatamente después, por lo que recibió la Cruz por Servicio Distinguido. A pesar de la oposición, el 1er Batallón del 506º Regimiento (la reserva original de la división) se lanzó con precisión sobre la Zona de Lanzamiento C, aterrizando dos tercios de sus mandos y al comandante del regimiento, el Coronel Robert Sink, en la zona de lanzamiento o a menos de una milla de ella.

El 2.º Batallón, cuya mayor parte había saltado demasiado al oeste cerca de Sainte-Mère-Église, finalmente se concentró cerca de Foucarville, en el límite norte del área objetivo de la 101ª División Aerotransportada. A media tarde se abrió paso hasta la aldea de Le Chemin, cerca de la calzada de Houdienville, pero descubrió que la 4ª División ya había tomado la salida horas antes. El 3er Batallón del 501º PIR también fue asignado para saltar a la DZ C, aunque se dispersó parcialmente. El general Taylor aterrizó en la DZ, evaluó la situación y decidió asumir la misión de asegurar las salidas. Un equipo improvisado, del tamaño de una compañía, que incluía al comandante de la división, el general Maxwell D. Taylor, llegó a la salida de Pouppeville a las 06:00. Tras una batalla de seis horas con elementos del 1058º Regimiento de Granaderos alemán, el grupo aseguró la salida poco antes de que llegaran las tropas de la 4ª División para unirse.

Zona de lanzamiento D

La tercera oleada también se enfrentó a un intenso fuego antiaéreo, perdiendo seis aviones. Aun así los transportes de tropas realizaron un lanzamiento preciso, colocando 94 de sus 132 unidades en la zona de desembarco o cerca de ella, pero parte de la zona de desembarco estaba cubierta por fuego de ametralladoras y morteros alemanes previamente registrados, que causó numerosas bajas antes de que

muchos soldados pudieran salir de sus paracaídas. Entre los muertos se encontraban dos de los tres comandantes de batallón y el oficial ejecutivo del 3º Batallón, 506º Regimiento de Granaderos. El comandante del batallón superviviente, el teniente coronel Robert A. Ballard, reunió a 250 soldados y avanzó hacia Saint-Côme-du-Mont para completar su misión de destruir los puentes de la carretera sobre el río Douve. A menos de media milla de su objetivo en Les Droueries, fue detenido por elementos del batallón III./1058 Regimiento de Granaderos. Otro grupo de 50 hombres, reunidos por el S-3 del regimiento, el mayor Richard J. Allen, atacó la misma zona desde el este en Basse-Addeville, pero también fue movilizado.

El comandante del 501º Regimiento de Infantería de Marina, coronel Howard R. Johnson, reunió a 150 soldados y capturó el objetivo principal, la esclusa de La Barquette, a las 4:00. Tras establecer posiciones defensivas, el coronel Johnson regresó a la zona de lanzamiento y reunió a otros 100 hombres, incluyendo al grupo de Allen, para reforzar la cabeza de puente. A pesar del apoyo de fuego naval del crucero Quincy, el batallón de Ballard no pudo tomar Saint-Côme-du-Mont ni unirse al coronel Johnson. El oficial S-3 del 3er Batallón del 506º, capitán Charles G. Shettle, formó un pelotón y logró otro objetivo al tomar dos puentes peatonales cerca de La Porte a las 4:30 y cruzar a la orilla este. Cuando se les acabó la munición tras destruir varios emplazamientos de ametralladoras, la pequeña fuerza se retiró a la orilla oeste. Duplicó su número durante la noche con la llegada de rezagados y repelió un avance alemán a través de los puentes.

El 10 de junio de 1944, la División Aerotransportada 101 debe aprovechar la localidad de Saint-Come-du-Mont y 12 de junio de la ciudad cruce de caminos de Carentan (que se encuentra entre la playa de Utah y Omaha Beach) y rechazar todo los contraataques alemanes. Después de una dura lucha, las dos cabezas de puente estadounidenses forman más de una el 14 de junio.

Durante casi tres semanas, la 101 División Aerotransportada se mantuvo en el frente Norman. A principios de julio, se le ordenó regresar a Inglaterra para preparar otra gran ofensiva: la Operación Market Garden.

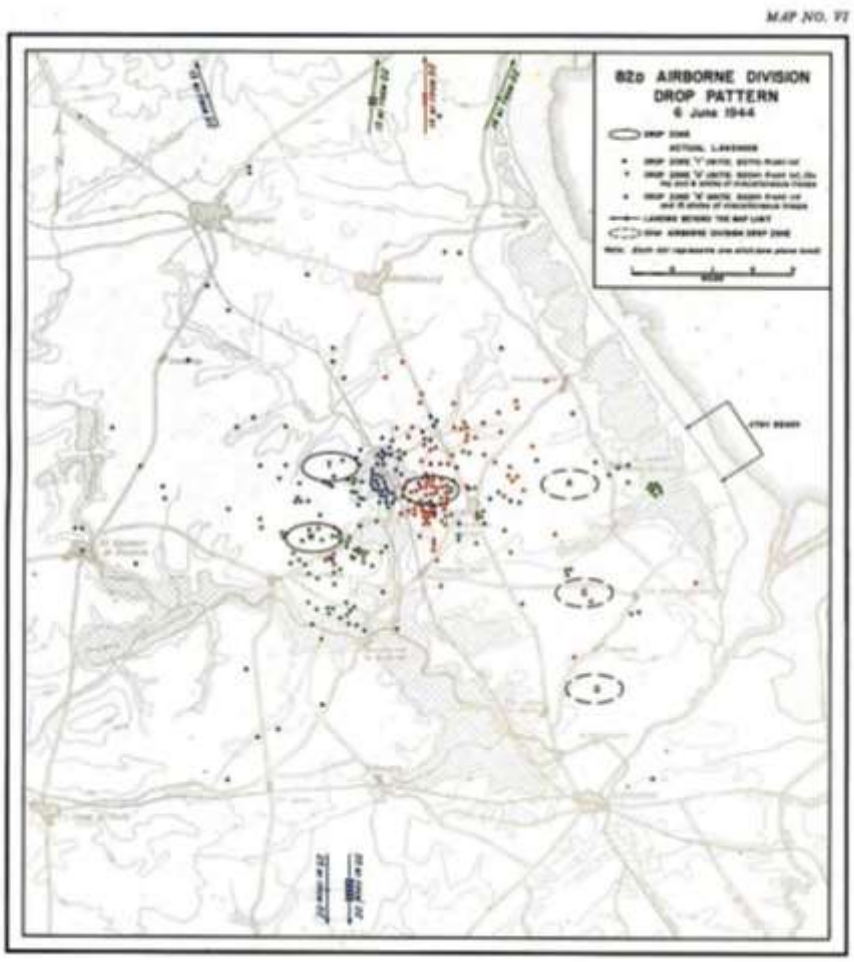
Los informes indican que cerca de 1.500 soldados estadounidenses de la 101 Aerotransportada fueron capturados o muertos en el momento del desembarco en Normandía. Sin embargo, los paracaidistas han cumplido muchas misiones. El general Taylor reunió a un puñado de oficiales y algunos soldados de infantería y atacó el pueblo de Sainte-Marie-du-Mont.

Misión Boston. Operación aerotransportada de la división 82 de EEUU

Debido a su experiencia previa en combate, a la 82ª División Aerotransportada se le asignó la más arriesgada de las dos misiones de salto: el centro del Cotentin. Su último regimiento, el 325º Regimiento de Infantería de Planeadores, tenía previsto despegar el 7 de junio.

Los objetivos de la 8.ª División Aerotransportada eran capturar la localidad de Sainte-Mère-Église, un cruce de comunicaciones crucial tras la playa de Utah, y bloquear los accesos a la zona desde el oeste y el suroeste. Debían tomar las calzadas y los puentes sobre el Merderet en La Fière y Chef-du-Pont, destruir el puente de la carretera sobre el río Douve en Pont-l'Abbé (actual Étienville) y asegurar la zona al oeste de Sainte-Mère-Église para establecer una línea defensiva entre Gourbesville y Renouf.

Durante el proceso, las unidades también interrumpirían las comunicaciones alemanas, establecerían bloqueos para dificultar el movimiento de refuerzos alemanes, establecerían una línea defensiva entre Neuville y Baudienville al norte, despejarían el área de las zonas de lanzamiento hasta el límite de la unidad en Les Forges y se unirían a la 101ª División Aerotransportada, al mando del mayor general Maxwell D. Taylor.



Patrón de lanzamiento de la 82ª División Aerotransportada, Día D, 6 de junio de 1944.

Para completar sus misiones, la 82ª División Aerotransportada se dividió en tres fuerzas:

Fuerza A (paracaidista): los tres regimientos de infantería paracaidista y los destacamentos de apoyo, comandados por el comandante adjunto de la división, el general de brigada James M. Gavin;

Fuerza B (planeador): el regimiento de infantería de planeadores, los batallones de artillería y los elementos de apoyo aerotransportados, comandados por el comandante de la división, el general de división Ridgway; y

Fuerza C (naval): los elementos de combate restantes, las tropas de apoyo de la división y las unidades adjuntas, incluidos tanques, que desembarcaron en la playa de Utah, comandadas por el general de brigada George P. Howell.

Sobre la península de Cotentin, numerosos factores afectaron negativamente la precisión de los lanzamientos, incluyendo un sólido banco de nubes sobre toda la mitad occidental de la península de 35 km de ancho a una altitud de penetración de 457 m sobre el nivel del mar (1500 pies sobre el nivel del mar), una niebla opaca sobre muchas zonas de lanzamiento y un intenso fuego antiaéreo alemán. Las condiciones meteorológicas dispersaron muchas formaciones, y el fuego terrestre las dispersó aún más. Sin embargo, el principal factor que limitó el éxito de las unidades paracaidistas, al magnificar todos los errores derivados de los factores mencionados, fue la decisión de realizar un lanzamiento masivo en paracaídas durante la noche.

El lanzamiento de la 82ª División Aerotransportada, misión "Boston", comenzó a la 01:51. El 505º PIR, asignado al salto en la Zona de Lanzamiento O, tenía previsto llegar diez minutos después del último lanzamiento de la 101ª División Aerotransportada. Los C-47 que transportaban al 505º no experimentaron, o al menos superaron, las dificultades que plagaron a los lanzamientos de la 101ª Aerotransportada. Los exploradores en la Zona de Lanzamiento O encendieron sus balizas Eureka cuando el primer lanzamiento de la 82ª Aerotransportada cruzó el punto inicial e iluminaron las holofanías en las zonas de concentración de los tres batallones. El 2º Batallón, el primero en saltar, tuvo precisión, pero saltó por encima de la altitud prevista. Los C-47 que transportaban a los batallones 3º y 1º se desviaron de su rumbo, pero ajustaron su rumbo a tiempo para saltar. La mayoría de los vuelos pudieron volar en formación sobre las nubes y ninguno encontró oposición antiaérea seria. Como resultado, el veterano 505º PIR disfrutó del lanzamiento más preciso del Día D: la mitad del regimiento lanzó sobre su zona de aterrizaje o a menos de una milla de distancia, y el 75% a menos de 3 kms.

Los demás regimientos se dispersaron con mayor intensidad y ocho aviones fueron derribados, varios con paracaidistas aún en su interior. El 508º sufrió el peor lanzamiento de todos los PIR. Un líder de pelotón del 508º, el teniente Robert P. Mathias, fue alcanzado por una ráfaga de fuego, pero aun así logró sacar a su equipo del avión.

Los pilotos del 508º no habían visto las nubes y volaron a través de ellas, en lugar de sobre ellas, mientras los C-47 realizaban maniobras evasivas para evitar colisiones. Minutos después, se encontraron con un intenso fuego antiaéreo. Al necesitar ayudas de rastreo, los pilotos descubrieron que los equipos cerca de la zona de aterrizaje N eran ineficaces o no estaban activados. Los líderes de vuelo navegaron con precisión hacia la zona de lanzamiento, pero la mayoría de sus vuelos ya no estaban en formación. El 25% del 508º PIR aterrizó a menos de una milla de la zona de lanzamiento, y otro cuarto a menos de 3,2 kms. Sin embargo, la mitad del regimiento no estaba disponible para sus tareas asignadas, ya que había aterrizado al este del Merderet, y la mitad de ellos saltaron a más de 16 kms de distancia o desaparecieron.

El primer teniente Malcolm D. Brannen, de la Compañía del Cuartel General, 3er Batallón, 508º Regimiento de Infantería Paracaidista, aterrizó entre Picauville y Étienville, al sur de la zona de lanzamiento. Cerca del amanecer, justo después de observar el desembarco de refuerzos en planeadores en la Misión Chicago, Brannen y el grupo de paracaidistas que había reunido dispararon a gran velocidad contra un automóvil que se dirigía a Picauville. En un breve tiroteo, Brannen disparó y mató al teniente general Wilhelm Falley, comandante de división de la 91ª División Aérea de Desembarco alemana (una división de infantería regular).

Los exploradores del 507º aterrizaron con precisión en la zona de aterrizaje T, pero debido a la presencia de alemanes en las cercanías, no se pudieron encender las luces de posición. Muchos de sus C-47 se dispersaron y solo tres unidades de apoyo saltaron a la zona de aterrizaje. Entre 30 y 50 unidades (entre 450 y 750 soldados) aterrizaron en las inmediaciones, en un pantano herboso junto al río. Las estimaciones de bajas por ahogamiento varían de "unas pocas" a "decenas" (en comparación con una pérdida total del Día D en el 82º Regimiento de 156 muertos en combate), pero se perdió mucho equipo y las tropas tuvieron dificultades para reagruparse.

Casi 30 grupos del 507º PIR cayeron en áreas de la 101ª División Aerotransportada y se asignaron temporalmente a dicha división. La compañía del cuartel general del 1er Batallón, transportada por el último batallón de la noche, fue lanzada a 8 km de Carentan, en Montmartin-en-Graignes. Reagruparon a otros rezagados y rechazaron los ataques de la 17ª División Panzergrenadier SS durante cinco días antes de que 150 unidades lograran infiltrarse de vuelta a Carentan en pequeños grupos.

Sainte Mère Eglise

La oportuna concentración permitió al 505º PIR de Sainte Mère Eglise cumplir dos de sus misiones a tiempo. El 3er Batallón capturó Sainte Mère Eglise a las 4:30 tras breves tiroteos. Estableció bloqueos y tomó posiciones defensivas ante los previsibles contraataques. El 2º Batallón estableció una posición de bloqueo en los accesos norte de Sainte Mère Eglise con un solo pelotón (3er Pelotón, Compañía D), mientras que el resto de la unidad reforzó al 3er Batallón cuando este sufrió un intenso ataque desde el sur por infantería y blindados a media mañana. El pelotón retrasó a dos compañías del 1058º Regimiento de Granaderos en Neuville-au-Plain durante ocho horas, lo que permitió a las tropas en Sainte Mère Eglise repeler la amenaza del sur. Puede que se le atribuyera al 3er Batallón, 505º PIR, la seguridad de Sainte-Mère-Église, pero fueron partes de la Compañía F del 2º Batallón las que aterrizaron en el centro de Sainte-Mère-Église. El soldado John Steele, uno de los hombres que se encontraban colgados en el campanario de la iglesia, pertenecía a la Compañía F. Además, algunos de los aviones de la RAF de Cottesmore utilizados para el lanzamiento de Normandía eran C-53 Skytroopers.

Sainte-Mère-Église fue el primer pueblo liberado por los aliados en Francia durante el Día D y es famoso también porque el soldado John Steele, de la 82.ª, quedó enganchado en la aguja de la iglesia con su paracaídas. Sobrevivió haciéndose el muerto durante horas bajo el fuego, antes de ser capturado por los alemanes y posteriormente escapar.

La toma de Sainte-Mère-Église fue esencial para proteger el flanco de la playa de Utah Beach y consolidar la cabeza de puente tras el desembarco.

Ninguno de los objetivos de la 82ª División Aerotransportada de despejar las zonas al oeste del Merderet y destruir los puentes sobre el Douve se logró el Día D. Sin embargo, un batallón improvisado del 508º PIR se apoderó de una pequeña colina cerca del Merderet e interrumpió los contraataques alemanes en Chef-du-Pont durante tres días, cumpliendo así su misión. Dos bolsas del 507º, del tamaño de una compañía, resistieron tras el centro de resistencia alemán en Amfreville hasta que fueron relevadas por la toma de la calzada el 9 de junio.

Operación Tonga. 6ª División aerotransportada británica

La 6ª División Aerotransportada, bajo el mando del general Richard Gale, fue elegida para llevar a cabo las operaciones aerotransportadas en el flanco oriental de la zona de invasión. La división era nueva, habiéndose activado en abril de 1943, y Overlord supondría su primera experiencia de combate. Fue la primera división creada con el único propósito de realizar operaciones aerotransportadas a nivel de división, en lugar de contribuir a una serie de operaciones menores, y hubo un considerable debate sobre cuál debía ser su función.

El general Richard Gale, al mando de la 6.ª División Aerotransportada, se dirige a sus hombres

La 6ª División Aerotransportada se enfrentaría a formaciones del Ejército Alemán (Heer) estacionadas en la zona de Caen y el río Orne. En junio de 1944, estas formaciones estaban compuestas por las Divisiones de Infantería 711 y 716, ambas estáticas, cuyo personal consistía en tropas con baja médica y reclutas procedentes de la URSS o Europa del Este. Ambas divisiones también contaban con una variada colección de cañones antitanque y piezas de artillería, así como con un pequeño número de tanques y cañones autopropulsados alemanes y franceses.

La 6º División Aerotransportada acabó recibiendo la orden de apoderarse de la franja de tierra de 12 a 15 km de ancho entre el Orne y el Dives para cubrir el ala izquierda del ejército británico que desembarcaba al oeste del Orne. Inmediatamente divide esta misión general en una serie de misiones fragmentarias que distribuye a sus subordinados. Comienza formando dos escalones.

El primero, formado por las dos brigadas (3ª y 5ª) de paracaidistas, se empeñará a medianoche del 05 al 06 de junio. El segundo, que incluye la brigada aerotransportada (la 6ª), así como el comando de la división y las tropas divisionales (artillería, etc.) no llegarán hasta la tarde del 06 de junio.

Este escalonamiento en el tiempo está condicionado, en gran medida por la escasez de aviones de transporte. Pero es interesante observar que, a diferencia del proceso utilizado durante el ataque a Sicilia, los planeadores, esta vez, sólo aparecen en la segunda oleada, después de los paracaidistas.

Cada una de las brigadas de paracaidistas recibe finalmente tres misiones:

La brigada a la derecha (la 5ª Brigada de paracaidistas) tiene la orden de:

1° tomar urgentemente los dos puentes vecinos sobre el Orne y sobre el canal de Caen, cerca de los pueblos de Bénouville y Ranville, así como las alturas circundantes, para garantizar su conexión de la 6º Aerotransportada con el grueso del ejército británico;

2° y 3° tomar los pueblos de Bas-Ranville y Ranville-le-Mariquet, así como sus alrededores, preparar y cubrir, por una parte, el desembarco de las tropas aerotransportadas y, por otra, garantizar a los británicos una buena cabeza de puente para operaciones posteriores;

La 3ª Brigada de paracaidistas se desplegará a la izquierda de la anterior a una gran profundidad con las siguientes tareas:

1° capturará y destruirá cerca del pueblo de Merville la batería casamata alemana que corre el riesgo de flanquear la playa de desembarco del ejército inglés en el extremo izquierdo a una distancia de 8 a 10 km;
2° destruirá los puentes de Troarn, Bures, Bobehomme sobre el Dives, así como el puente de Varaville sobre un afluente de este río;

3° bloqueará las carreteras procedentes del sur y del este.

A las 0.16 horas del 6 de junio de 1944 llegaron a tierra, a 9,5 km al sur de la playa Sword, los primeros elementos de la 6.ª División Aerotransportada británica, cuya misión era asegurar el flanco este de la zona de invasión. La 5.ª Brigada Paracaidista tenía como objetivo principal llegar a los puentes sobre el río Orne y el canal de Caen, para luego defenderlos en dirección oeste y sur, y la 3.ª Brigada Paracaidista, desde sus dos zonas de lanzamiento, debía ocupar una cresta baja que protegía el acceso a los puentes desde el este, no sin haber destruido primero la fortificada batería de Merville, cuyos cañones dominaban la playa Sword, así como cinco pequeños puentes, que cruzaban los ríos Dives y Divette, con el fin de retrasar un eventual contraataque desde la Alta Normandía del poderoso Decimoquinto Ejército alemán.

A las 0:20 hrs los británicos tomaron el puente de Bénouville, en nombre clave “Puente Pegasus”. Muchos paracaidistas se estrellaron por haber saltado desde muy poca altura. Otros cayeron y se ahogaron en los pantanos. Otros sufrieron fracturas.

La 3ª Brigada Paracaidista (brigadier James Hill) comenzó a aterrizar al mismo tiempo que los elementos principales de la 5ª Brigada Paracaidista y sufrió los mismos problemas. Todas sus unidades se encontraban dispersas por la zona debido a la mala navegación, la densa nubosidad y varias zonas de lanzamiento mal señalizadas o bien señalizadas pero mal posicionadas debido a un error del explorador.

Paracaidistas de la 3ª Brigada Paracaidista

El 8º Batallón Paracaidista, encargado de destruir dos puentes cerca de Bures y un tercero cerca de Troarn, se encontraba muy disperso, y varios de sus paracaidistas aterrizaron en la zona de operaciones

de la 5ª Brigada Paracaidista. Cuando el oficial al mando, Alastair Pearson, llegó al punto de encuentro del batallón a la 01:20, solo encontró treinta paracaidistas y un pequeño grupo de zapadores con un jeep y un remolque. A las 03:30, este número había aumentado a poco más de 140 paracaidistas, pero aún no había rastro de los zapadores necesarios para demoler los puentes.

Por lo tanto, Pearson decidió enviar una pequeña fuerza para demoler los puentes en Bures y dirigir al resto del batallón a un cruce al norte de Troarn, donde esperaría más refuerzos antes de atacar. La fuerza enviada a Bures descubrió que los dos puentes ya habían sido demolidos por un grupo de zapadores, que había llegado a ellos unas horas antes, y se reincorporó al batallón cerca de Troarn, que ahora había aumentado en número tras la llegada de otros cincuenta hombres. Un grupo de reconocimiento y un grupo de zapadores fueron enviados a Troarn para verificar el estado del puente. Estas tropas fueron atacadas desde una casa ocupada por los alemanes cerca del puente.

Tras un breve tiroteo, los paracaidistas capturaron a varios alemanes de la 21ª División Panzer. Las tropas aerotransportadas se dirigieron entonces al puente, que descubrieron que ya había sido parcialmente demolido. Una vez que los zapadores ampliaron la longitud del puente demolido con sus explosivos, la fuerza de reconocimiento se retiró al cruce con el resto del batallón. Tras lograr su objetivo, el batallón se desplazó hacia el norte y tomó posiciones cerca de Le Mesnil para ampliar la cabeza de puente aerotransportada formada por la división.

El 1er Batallón Paracaidista Canadiense recibió como tarea principal la demolición de dos puentes: uno en Varaville y otro en Robehomme. Al igual que el resto de las unidades de la división, el batallón se dispersó por toda la zona de operaciones. Un grupo de paracaidistas aterrizó a 16 km de su zona de lanzamiento, y otro a poca distancia de las playas de invasión. Algunos fueron lanzados en zonas inundadas alrededor de Varaville, y varios se ahogaron al ser arrastrados bajo la superficie del agua debido al peso de su equipo.

Un grupo de paracaidistas se dirigió hacia el puente de Robehomme, encontrando y reuniendo a varios grupos de tropas aerotransportadas y zapadores en el camino, antes de llegar al puente, donde descubrieron que aún estaba intacto. A las 03:00 los zapadores encargados de demoler el puente no habían llegado, por lo que los paracaidistas reunieron la escasa cantidad de explosivos que poseían y los detonaron, debilitando el puente. Los zapadores finalmente llegaron a las 06:00 y completaron la demolición del puente mientras los paracaidistas los protegían.

Mientras tanto, otra compañía del batallón intentaba completar las tareas que se le habían encomendado: despejar la guarnición enemiga de Varaville, destruir un emplazamiento de artillería, demoler un puente sobre el río Divette y destruir un transmisor de radio cerca de Varaville. Sin embargo, la compañía se encontraba muy escasa de efectivos, con solo una fracción de sus 100 hombres

disponibles.

Un pequeño grupo, liderado por el comandante de la compañía, asaltó las fortificaciones a las afueras de Varaville, que estaban ocupadas por aproximadamente noventa y seis alemanes, apoyados por varios nidos de ametralladoras y una pieza de artillería. La pieza de artillería causó varias bajas a la pequeña fuerza canadiense, matando al comandante de la compañía, y se produjo un estancamiento hasta las 10:00, cuando la guarnición enemiga se rindió tras ser bombardeada con morteros. Los paracaidistas fueron relevados por comandos británicos de la 1ª Brigada de Servicios Especiales.

4. LAS PLAYAS DE DESEMBARCO

Soldados estadounidenses a bordo de una lancha de desembarco mientras se aproximan a la playa Omaha.

En mayo de 1944 había un millón y medio de soldados estadounidenses en el Reino Unido. La mayoría se alojaban en campamentos temporales levantados en el suroeste de Inglaterra, en espera de cruzar el canal de la Mancha hacia el sector occidental de las zonas de desembarco. Las tropas anglocanadienses estaban acampadas al este, repartidas entre Southampton y Newhaven. Un complejo sistema denominado *Control de Movimiento* aseguró que los hombres y los vehículos partían hacia los veinte puntos de embarque según lo previsto. Algunos soldados tuvieron que montar en sus lanchas una semana antes de la operación. Los barcos se encontraron en un punto de reunión —apodado «Piccadilly Circus»— al sureste de la isla de Wight para formar los convoyes que cruzarían el canal. Los buques dragaminas comenzaron a despejar las rutas a seguir en la noche del 5 de junio, y unos mil bombarderos despegaron antes del amanecer para atacar las defensas costeras tudescas.

- **Utah:** Las lanchas que transportaban a la 4.ª División de Infantería estadounidense, que debía asaltar la playa Utah, fueron arrastradas por la corriente hasta un lugar situado a mil ochocientos metros al sur de la posición prevista. Las tropas se toparon con poca resistencia del enemigo y sufrieron menos de doscientas bajas. Los puntos que alcanzaron tierra adentro estuvieron muy lejos de lo planeado, pero aun así avanzaron 6,4 km y contactaron con la 101.ª División Aerotransportada. Los lanzamientos de paracaidistas al oeste de la playa Utah no tuvieron mucho éxito, pues tan solo el 10 % de los soldados aterrizaron en los lugares previstos. Reunir a los hombres para formar unidades de combate fue muy difícil por la escasez de radios para comunicarse y por el terreno, poblado de vegetación, muros de piedra y zonas pantanosas. La 82.ª Aerotransportada consiguió tomar su objetivo primario en Sainte-Mère-Église y trató de proteger el flanco occidental, pero su fracaso en la captura de los puentes sobre el río Merderet retrasó considerablemente el bloqueo de la península de Cotentin. La 101.ª ayudó a proteger el flanco meridional y capturó la esclusa del río Douve en La Barquette, pero fue incapaz de hacerse con el control de todos los puentes cercanos el primer día.

El objetivo de los doscientos hombres del 2.º Batallón Ranger, comandado por el teniente coronel James Rudder, era destruir una batería de cañones ubicada sobre unos acantilados de 30 m en Pointe du Hoc. Tras soportar el fuego enemigo procedente de la parte alta, los soldados estadounidenses consiguieron ascender los acantilados con cuerdas y escalas, pero descubrieron que los cañones ya habían sido retirados. Los *rangers* localizaron las piezas de artillería, sin guardia, pero todavía operativas, y las deshabilitaron. El posterior ataque alemán aisló a las tropas y algunos soldados fueron capturados. Al amanecer del día 7 de junio, Rudder solo disponía de noventa hombres capaces de combatir. No recibieron ayuda hasta el día 8, cuando llegaron miembros del 743.º Batallón Acorazado.

El 2.º Batallón Ranger escalando la Punta del Hoc.

- **Omaha:** la playa mejor defendida, se asignó a la 1.ª División de Infantería estadounidense, complementada con tropas de la 29.ª División. Allí se enfrentaron a la 352.ª División de Infantería de la Wehrmacht, en lugar de al regimiento que esperaban encontrarse. Las fuertes corrientes marinas forzaron a muchas lanchas a desembarcar al este de los puntos previstos o las retrasaron. Aquí, las bajas aliadas superaron con creces a la suma de las registradas en el resto de playas, a causa del intenso fuego recibido desde la cima de los acantilados. Los problemas para sortear los obstáculos costeros obligaron a pedir un alto en la llegada de nuevas lanchas a las 8:30 de la mañana. Sobre esa hora se aproximaron un grupo de destructores para ofrecer apoyo artillero. La toma de esta playa solo fue posible a través de cinco barrancos y, hacia el final de la mañana, apenas seiscientos hombres habían alcanzado el terreno superior. Para el mediodía, cuando el bombardeo naval había hecho su efecto y los alemanes se estaban quedando sin munición, los estadounidenses fueron capaces de despejar algunos caminos. También comenzaron a limpiar los obstáculos de las defensas tudescas para permitir el avance de los vehículos. La estrecha cabeza de playa se ensanchó en los días posteriores y los objetivos previstos para la primera jornada de invasión no se cumplieron hasta tres días después.

Primer asalto estadounidense a la playa Omaha, a las 06:30 horas del Día D.

- **Gold**: En la playa Gold, los fuertes vientos dificultaron la llegada de las tropas aliadas y los tanques anfibios se desembarcaron cerca de la costa o directamente en la playa, aunque el plan era hacerlo en puntos más alejados. Los ataques aéreos no habían conseguido destruir la fortificación de Le Hamel y su poderoso cañón de 75 mm estuvo disparando hasta las 16:00. En el flanco occidental, el Regimiento Real de Hampshire capturó la localidad de Arromanches —futura ubicación de uno de los puertos Mulberry— y, en su zona oriental, estableció contacto con las fuerzas canadienses de la playa Juno.

Soldado alemán disparando con una ametralladora MG 15 en dirección a un búnker en llamas (Normandía, junio de 1944).

- **Juno**: El desembarco en la playa Juno se retrasó a causa de la mar gruesa, y las tropas llegaron antes que los barcos de protección antiartillería, razón por la que el fuego enemigo ocasionó numerosas bajas entre los soldados mientras abandonaban las lanchas. Gran parte del bombardeo naval había errado sus objetivos y muchas de las defensas alemanas permanecían intactas. En total, en la playa Juno murieron 961 soldados aliados. Sin embargo, las fuerzas canadienses despejaron la playa con rapidez y crearon dos salidas hacia las poblaciones más próximas del interior. El retraso en la toma de Bény-sur-Mer causó un atasco en la costa, pero a la caída de la noche las cabezas de playa contiguas de Juno y Gold abarcaban 19 km de ancho y se ocupaban 7 km tierra adentro.

- **Sword**: En la playa Sword, veintiuno de los veinticinco tanques anfibios llegaron indemnes a la costa para ofrecer protección a la infantería, que comenzó a desembarcar a las 7:30 de la mañana. Los soldados despejaron rápidamente la playa y crearon varias salidas para los carros de combate. Con el fuerte viento, la marea subió más rápido de lo previsto y complicó las maniobras para ubicar las protecciones antiartillería. La Infantería Ligera del Rey de Shropshire comenzó a marchar hacia Caen a pie, pero tuvo que retroceder por la falta de protección blindada tras haber avanzado varios kilómetros. A las 16:00, la 21.ª División Panzer alemana montó un contraataque entre las playas Juno y Sword que estuvo a punto de llegar a la costa, pero se topó con una fuerte resistencia por parte de la 3.ª División Mecanizada británica y los alemanes tuvieron que retirarse para ofrecer apoyo a otras unidades en la zona entre Caen y Bayeux.

Desembarco de suministros en la playa Omaha en junio de 1944. Entre otros, destacan los buques de desembarco de tanques, globos de barrera y vehículos semioruga.

Las primeras partes de los puertos Mulberry se transportaron a través del canal de la Mancha el día 7 de junio y estuvieron en uso a mediados de mes. Uno de estos puertos fue construido frente a Arromanches por los británicos, y el otro frente a la playa Omaha por los estadounidenses. Las fuertes tormentas del 19 de junio interrumpieron el desembarco de suministros y destruyeron el puerto artificial de Omaha. El de Arromanches, que tuvo que ser reparado, fue capaz de recibir alrededor de seis mil toneladas diarias de material y se mantuvo operativo durante los siguientes diez meses, aunque la mayoría de los suministros se descargaron en las playas hasta que concluyeron las labores de desminado y limpieza de obstáculos en el puerto de Cherburgo, el 16 de julio.

5. PLANES Y DEFENSAS ALEMANAS

El proceso de planificación alemán para la utilización de la Luftwaffe contra un desembarco aliado en Europa occidental comenzó el 27 de julio de 1943, durante la batalla de Sicilia, cuando Hermann Göring emitió las primeras órdenes del plan Drohende Gefahr West (“peligro inminente en el oeste”), que describía las medidas que debía tomar la fuerza aérea en caso de invasión. Posteriormente recibiría el nombre, más corto, de “Dr. Gustav West”. Acorde al mismo, las fuerzas de la Luftwaffe en el oeste fueron subordinadas a la Luftflotte 3, bajo el mando del *Generalfeldmarschall* Hugo Sperrle. El 6 de junio de 1944 los efectivos de la Luftwaffe en esta región ascendían a unos 500 aviones operacionales, de los que 185 estaban situados para combatir contra las zonas del desembarco de Normandía. Del medio millar indicado, 168 eran cazas monomotores y 50 cazas nocturnos, y en lo que a los aeródromos se

refiere, la mayor parte de las unidades de caza diurna habían sido alejadas de la costa en los meses previos a la invasión.

La Wehrmacht tenía desplegadas cincuenta divisiones en Francia y los Países Bajos, y otras dieciocho en Dinamarca y Noruega. En Alemania se estaban reuniendo otras quince divisiones, pero no había ninguna reserva estratégica. La región de Calais estaba defendida por el 15.º Ejército y Normandía por el 7.º Ejército, comandado por el coronel general Friedrich Dollmann. Las bajas en combate en el transcurso de la guerra, particularmente en el frente oriental, dejaron a Alemania sin hombres jóvenes para reclutar. Por lo general, los soldados alemanes eran seis años mayores que los del bando aliado. Gran parte de los destinados por el Tercer Reich en Normandía eran *Ostlegionen* —legiones orientales—, procedentes de reclutamientos o voluntarios del Turquestán, Rusia, Mongolia y otros lugares. Estaban armados con equipo capturado y carecían de transportes motorizados. Unidades que llegaron después, como la 12.ª SS División Panzer Hitlerjugend, estaban formadas en su mayoría por jóvenes mucho mejor equipados y entrenados que el resto de tropas estacionadas a lo largo de la costa.

Muro atlántico

Alarmado por los ataques de los Aliados en Dieppe y Saint-Nazaire en 1942, Hitler había ordenado la construcción de fortificaciones a lo largo de toda la costa Atlántica, desde España a Noruega, como protección ante una hipotética invasión. Planeó crear 15 000 cuarteles defendidos por 300 000 hombres, pero debido a los recortes —sobre todo en hormigón y mano de obra—, la mayoría de estos puntos fortificados nunca se construyeron. El lugar mejor defendido, como ubicación más probable para un desembarco por su proximidad a las costas británicas, era el Paso de Calais. En la zona de Normandía, las mejores fortificaciones estaban alrededor de las instalaciones portuarias de Cherburgo y Saint-Malo.

Cañón alemán de 155 mm del Muro Atlántico (21 de marzo de 1944).

Un informe enviado por Von Rundstedt a Hitler en octubre de 1943 en referencia a la debilidad de las defensas en Francia, supuso el nombramiento de Erwin Rommel como supervisor de la construcción de

más fortificaciones a lo largo del previsible frente de batalla, que se extendía desde los Países Bajos hasta Cherburgo. Rommel recibió el mando del recién reformado Grupo de Ejércitos B, que aglutinaba al 15.º y 7.º Ejércitos, así como las fuerzas desplegadas en los Países Bajos. La compleja estructura de mando del ejército alemán dificultó a Rommel el cumplimiento de su tarea, pues no podía dar órdenes a la Organización Todt, dirigida por el ministro de Armamento Albert Speer, por lo que en algunas zonas se vio obligado a asignar soldados a labores de construcción.

Rommel sospechaba de Normandía como probable lugar de desembarco, por lo que ordenó construir numerosas estructuras defensivas por toda su costa. Además de búnkeres y nidos de ametralladoras de hormigón armado, mandó colocar en las playas estacas de madera, erizos checos, minas y enormes obstáculos antitanque, para dificultar y retrasar la aproximación a la costa de las lanchas de desembarco y entorpecer el movimiento de los carros de combate. Esperando que los Aliados desembarcaran durante la pleamar para reducir el tiempo de exposición de la infantería en las playas, mandó ubicar los obstáculos a la altura que marcaban las mareas altas. Así, se colocaron alambres de espinos y trampas explosivas, y se procedió a la poda de la vegetación costera para complicar el avance de la infantería. Por orden de Rommel, el número de minas en las costas se triplicó. Debido a la enorme superioridad aérea de su enemigo —4029 aviones Aliados asignados a las operaciones en Normandía y otros 5514 para bombardeo y defensa, contra 570 aeronaves de la Luftwaffe estacionadas en Francia y los Países Bajos—en los prados y campos se colocaron maderos verticales unidos por alambres denominados *Rommelspargel* o «espárragos de Rommel», para que impidieran el aterrizaje de aeronaves aliadas.

Reservas móviles

Formación de tanques Panzer IV de la 12.ª SS División Panzer Hitlerjugend (marzo de 1944).

Erwin Rommel creía que la mejor oportunidad de frustrar la invasión enemiga era detenerla en las playas, y por eso pidió que las reservas móviles, especialmente los carros de combate, se reunieran lo más

cerca de la costa que fuera posible. Sin embargo, los generales Gerd von Rundstedt y Leo Geyr von Schweppenburg —comandante del 5.º Ejército Panzer—, así como otros altos cargos de la Wehrmacht, pensaban que no podrían detener la invasión anfibia. Geyr abogó por una doctrina convencional: mantener a las formaciones *panzer* concentradas en una posición central alrededor de París y Ruan, y solo desplegarlas cuando ya se hubiera identificado la principal cabeza de playa de los Aliados. Geyr también señaló que, en la campaña de Italia, las unidades ubicadas cerca de la costa habían resultado dañadas por bombardeos navales. La opinión de Rommel era que, debido a la abrumadora superioridad aérea del enemigo, no serían posibles los movimientos de carros de combate a gran escala una vez comenzada la invasión. Hitler tomó la decisión final, que fue dejar tres divisiones bajo el mando de Geyr y darle a Rommel el control operacional de tres divisiones *panzer* como reserva. El *Führer* tomó el control personal de cuatro divisiones estratégicas a las que no se podría recurrir sin órdenes directas suyas.

En definitiva, las fuerzas alemanas al iniciarse la invasión eran las siguientes:

- 50 divisiones de infantería, paracaidistas y tropas de desembarco aéreo de la Luftwaffe
- 11 divisiones acorazadas
- Tanques
- 115 aviones de transporte
- 190 bombarderos aprox.
- 128 cazas aprox.
- 3 destructores
- 32 submarinos. Algunos de ellos inservibles.
- 38 lanchas rápidas

6. CONSECUENCIAS Y CONCLUSIONES

En el Día D, 6 de junio de 1944, unos 132 000 soldados cruzaron el canal de la Mancha por mar y otros 24 000 por aire. El bombardeo naval preliminar, efectuado por cinco acorazados, veinte cruceros, sesenta y cinco destructores y dos monitores, comenzó a las 5:45 y se prolongó hasta las 6:25 de la mañana, hora local. La infantería comenzó a llegar a las playas poco después, a las 6:30.

El desembarco de Normandía fue la mayor invasión marítima de la Historia, en la que se utilizaron casi 5000 lanchas de asalto, 289 buques de escolta y 277 dragaminas. La operación aceleró el final de la Segunda Guerra Mundial en Europa y supuso el traspaso de numerosas tropas alemanas desde

el frente oriental, que habrían retrasado el avance soviético. La apertura de un segundo frente en Europa fue un tremendo golpe moral para el ejército alemán, que temía la repetición de otra guerra en dos frentes similar a la Primera Guerra Mundial. El inicio de la operación Overlord también desencadenó la «Carrera por Europa» entre el Ejército Rojo soviético y las potencias occidentales, que muchos historiadores consideran como el origen de la Guerra Fría.

La victoria aliada en Normandía se debió a varios factores: para empezar, la construcción del Muro Atlántico no había finalizado en el momento de la invasión, ya que, según Erwin Rommel, en algunas zonas apenas habían alcanzado un 18 % de la obra a causa del desvío de recursos, destinados a otros menesteres; además, la maniobra de distracción efectuada en la Operación Fortitude dio resultado y obligó a los alemanes a preparar la defensa en un enorme tramo de costa. Los Aliados consiguieron y conservaron la superioridad aérea, lo que impidió a la Wehrmacht tener constancia de los preparativos que se hacían en Gran Bretaña y recurrir a la Luftwaffe para interferir en su desarrollo. Las infraestructuras de transporte de Francia resultaron gravemente dañadas tanto por los bombardeos aliados como por los sabotajes de la resistencia francesa, lo que entorpeció el envío de suministros y refuerzos desde Alemania. Gran parte de la descarga de artillería previa a la invasión erró sus objetivos y tuvo un escaso impacto, pero el soporte artillero cercano funcionó bastante bien durante el desembarco, excepto en la playa Omaha. La Wehrmacht adoleció de indecisión y de una estructura de mando excesivamente compleja, lo que también contribuyó al éxito de los Aliados.

7. BIBLIOGRAFÍA

. Contenidos obligatorios del Tema 11 de la asignatura.
. Cases Tema 11 de la asignatura.
. Wikipedia. **Batalla de Normandía**. https://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_Normand%C3%ADa
. **Normandía. El asalto aerotransportado**. Despertaferro. https://www.despertaferro-ediciones.com/revistas/numero/contemporanea-33-normandia-asalto-aerotransportado/
. **Las operaciones aerotransportadas estadounidenses en Normandía 1944**. Foro El Gran Capitán. www.foro.elgrancapitan.org/viewtopic.php?t=33354