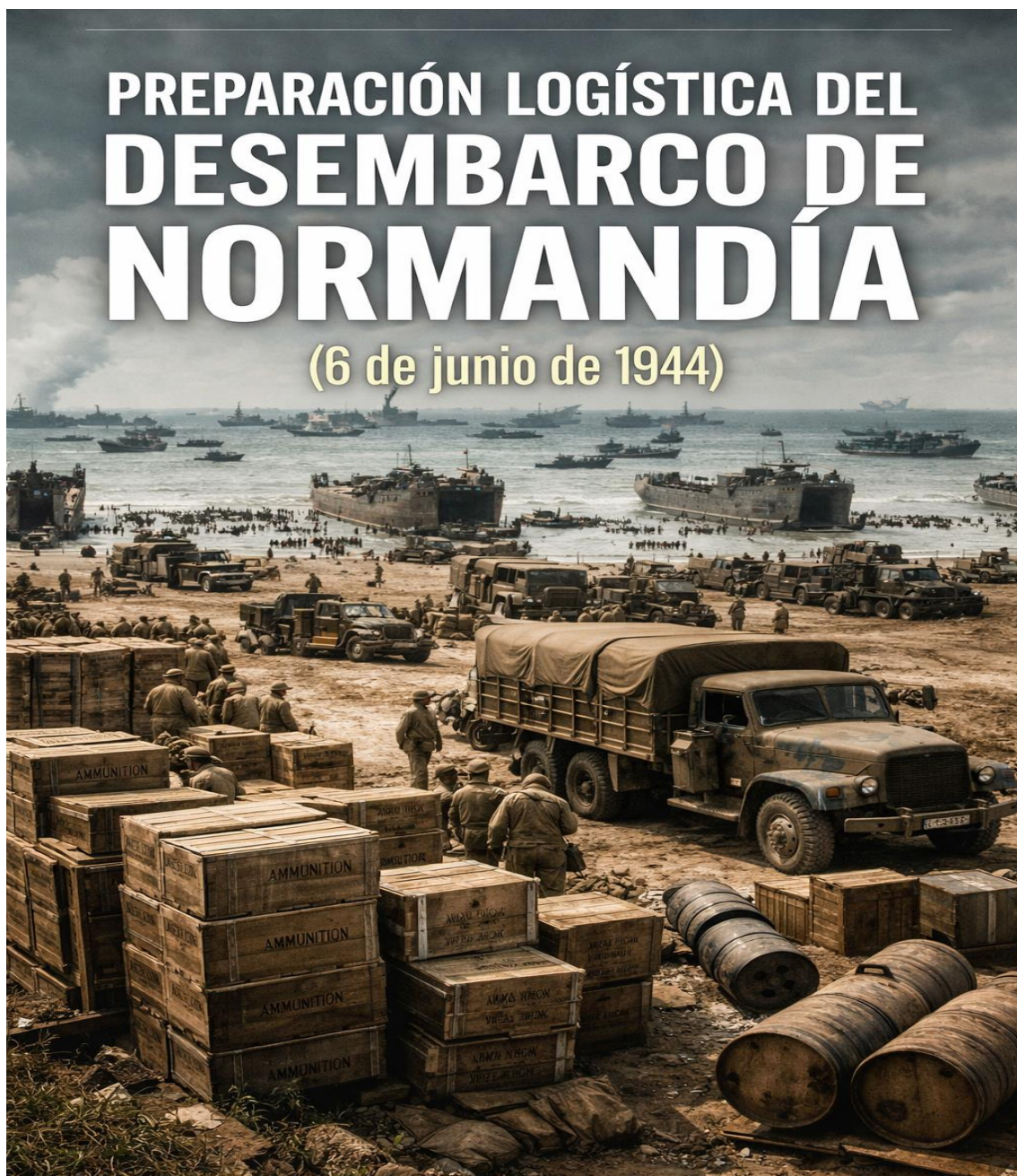




Grupo de Investigación
Historia Militar



Los Preparativos Logísticos de la Invasión Aliada de Europa (6 de junio de 1944)



Profesor David Odalric de Caixal i Mata: Historiador Militar. Director del Área de Seguridad y Defensa de INISEG (Instituto Internacional de Estudios en Seguridad Global). Director del Centro Internacional en Investigación Avanzada de INISEG / Fundación Universitaria Internacional de Madrid. Membership in support of the AUSA (Association of the United States Army); Miembro asesor de la Sección de Derecho Militar y Seguridad del ICAM (Ilustre Colegio de Abogados de Madrid); Miembro "The Society for Army Historical Research" (Advancing the study of British military history for the next generation- University Research Grants / London. Director del Máster de Historia Militar de INISEG. Académico de Honor de la Academia de Historia Militar de El Salvador. Miembro de la Asociación de Historiadores de Cataluña. Es miembro del Grupo de Investigación "Historia de las Órdenes Medievales de España" de la Universidad a Distancia de Madrid; Miembro del Grupo de Investigación "Espionaje en los siglos XVI-XIX" de la Universidad a Distancia de Madrid (UDIMA).

El Desembarco de Normandía, conocido como la Operación Overlord, marcó un punto de inflexión en la Segunda Guerra Mundial. Su éxito no dependió únicamente de la valentía de los soldados, sino de una planificación logística meticulosa que permitió concentrar millones de hombres, armas, vehículos y suministros en el sur de Inglaterra antes de la invasión. La operación representó un desafío logístico sin precedentes, que involucró el almacenamiento y transporte de víveres, municiones y armamento, la ubicación estratégica de tropas, así como la preparación de flotas navales y fuerzas aéreas. Comprender esta compleja organización nos va a permitir apreciar la magnitud del esfuerzo detrás de la mayor operación anfibia de todos los tiempos. El 6 de junio de 1944, daría comienzo el mayor desembarco anfibio militar de la historia. En ella se van a resolver meses de espera angustiosa, de especulaciones febriles y de intensos preparativos; está en juego la campaña que pretende derrotar al Tercer Reich. Las perspectivas para un asalto frontal contra la Europa de Hitler parecieron singularmente poco prometedoras desde el principio. Antes de Pearl Harbour los británicos lo habían descartado, porque estaba por encima de sus posibilidades.



Esta imagen representa el Desembarco de Normandía, comúnmente conocido como el Día D. (Archivo del autor)

Adiestrar y pertrechar una fuerza anglo-norteamericana lo bastante numerosa como para desembarcar y permanecer en las playas del norte de Europa era un proceso logístico y de abastecimiento que requería mucho tiempo. Los primeros soldados estadounidenses en llegar a Europa tras la declaración de Guerra por parte de Alemania desembarcaron en Belfast, Irlanda a principios de 1942. Más tarde el centro de concentración de tropas se trasladó a Inglaterra, comenzando así el más gigantesco envío de suministros y hombres de la historia militar. El casco de combate M-1917A1, casi idéntico al Mk-1 inglés del que procede su diseño. Este casco sería sustituido por el M1. Aquí tenemos una imagen del casco Brodie, fue utilizado por las tropas de los EE. UU. cuando se incorporaron a la Primera Guerra Mundial en 1917. El gobierno de Estados Unidos compró inicialmente unos 400.000 cascos a Gran Bretaña. A partir de enero de 1918 el ejército norteamericano comenzó a utilizar los cascos fabricados en

Estados Unidos y estos fueron llamados M1917. El casco de combate M1, usado por las Fuerzas Armadas de los EE. UU. desde la II GM hasta que fue reemplazado por el casco PASGT a principios de 1985 (Personal Armor System for Ground Troops: Sistema de blindaje personal para tropas de tierra) Se fabricaron unos 20 millones de unidades. Una segunda serie de un millón de unidades fue producida entre 1966-1967 durante la Guerra del Vietnam.

Un ejército de funcionarios y oficiales, más de 350.000 hombres y mujeres, trabajo entre bastidores en las tareas habituales de abastecimiento, logística y reclutamiento. La organización del adiestramiento y el despliegue de tropas, en lugares separados por casi 5000 km de océano, constituyó una gran hazaña logística. Entre enero y junio de 1944, casi 16 millones de toneladas de pertrechos y unos 2 millones de soldados cruzaron el Atlántico, mientras cerca de 4 millones y medio de soldados esperaban en sus bases de los Estados Unidos. En palabras de Vauban, "**el arte de la guerra es el arte de subsistir**". En un conflicto, la capacidad de abastecimiento de las fuerzas armadas es esencial para que estas conserven sus capacidades operativas en el tiempo. Un ejercicio especialmente difícil cuando el frente es móvil. Este ejercicio es lo que se llama logística o, en palabras de Antoine Henri de Jomini, General del Imperio, "**el arte práctico de mover los ejércitos**". Es necesario no solo constituir las reservas (materias primas, mercancías, armas, etc.), sino también transportarlas al lugar y en el momento deseados. Un soldado alemán resumió esta operación con una frase: "**Ya sé cómo ustedes nos ganaron la guerra: amontonaron un montón de cosas y luego las dejaron caer sobre nosotros**".

Para lanzar esa brutal cantidad de hombres y material sobre los alemanes se requirió de 4 aspectos importantes:

1. Una organización que, en primer lugar, coordinase los esfuerzos de tres ejércitos, EE. UU., Gran Bretaña y Canadá.
2. Desarrollar nuevas armas diseñadas por ingenieros, para dar apoyo a las tropas desembarcadas.
3. Implicar a fábricas y astilleros, sobre todo en EE. UU. para producir aviones, barcos, carros blindados, artillería, y demás vehículos y armas en un número jamás conocido hasta entonces.
4. Y por supuesto, el adiestramiento de las tropas y el almacenamiento de los víveres.

Todo ello se hizo en el plazo de pocos meses. Pero quedaba lo más importante, transportar los hombres y el material a través del atlántico hasta Gran Bretaña, superando uno de los mayores problemas de la guerra. Los submarinos alemanes hundieron en total 2848 buques mercantes, con un total de 14 000 000 de toneladas. Hay que recordar que de los 1170 submarinos alemanes que combatieron en la guerra, 785 fueron hundidos por los aliados. A lo largo de 1942, las flotas mercantes aliadas habrían perdido la abrumadora cifra de 7,8 millones de toneladas. De las cuales casi 6,3 millones habían sido hundidas por aquella arma tan formidable que era el submarino alemán.

- Marineros que sirvieron en submarinos: ~40.000
- Marineros muertos: ~30.000
- Tasa de mortalidad: aprox. 75 %

- Es decir, tres de cada cuatro submarinistas alemanes murieron durante la guerra, una de las tasas de mortalidad más altas de cualquier fuerza militar del conflicto.



US National Archives Lanchas desembarcando refuerzos en las playas

Acumulación y almacenamiento de víveres

Uno de los pilares de la logística aliada fue garantizar el suministro constante de alimentos y provisiones para millones de soldados. Antes del desembarco, se establecieron una extensa red de depósitos y almacenes a lo largo del sur de Inglaterra, desde Hampshire hasta Kent. Estos depósitos fueron cuidadosamente planificados para:

- Sostener a las tropas durante semanas, considerando que los primeros días tras el desembarco serían críticos y las líneas de suministro iniciales limitadas.
- Durante la fase de preparación (llamada *BOLERO*), los Aliados transportaron a Gran Bretaña cantidades enormes de material. Según un estudio, cada mes llegaban aproximadamente 750.000 toneladas de suministros a las costas británicas.
- Antes del inicio de la operación Overlord, se estimaba que ya se habían acumulado más de 1,9 millones de toneladas de material de guerra en Inglaterra
- Almacenar raciones de combate, diseñadas para ser fácilmente transportables, que incluían alimentos enlatados, galletas de alta energía, chocolate, café, leche en polvo y alimentos deshidratados.
- Aproximadamente 7 millones de toneladas de suministros fueron enviadas desde EE. UU. a Inglaterra para la invasión, incluyendo alimentos, municiones, vehículos, equipo militar y otros materiales logísticos.

- De esos millones de toneladas, una parte considerable fueron raciones de combate tipo *K-ration* y otros alimentos embalados para alimentar a las tropas aliadas. Solo en la preparación hasta el Día D, los aliados almacenaron al menos 60 millones de raciones K para alimentar a los soldados durante el primer mes de la campaña.
- Prever sistemas de rotación y reposición para evitar la caducidad de los productos, dado el volumen enorme de provisiones acumuladas.

Estos números dan una idea de la escala: Gran Bretaña se transformó en una base logística masiva, con depósitos, almacenes, hangares y campos de almacenamiento desplegados por todo el sur del país.

Raciones diarias por soldado

Cada soldado consumía, en promedio, 3 raciones al día, lo que equivalía a una ración completa diaria (desayuno, comida y cena).

Cómo se contaban esas raciones:

Las raciones no siempre se entregaban como “**una caja por día**”, sino que se organizaban así:

- **1 ración diaria estándar = 3 comidas**
- Cada comida podía ser:
 - una ración distinta, o
 - parte de una ración más grande diseñada para todo el día

Tipos principales de raciones y su equivalencia

- **Ración K (combate):**
 - Diseñada para **1 comida**
 - **3 raciones K = 1 día**
- **Ración C (campo):**
 - Normalmente **1 comida**
 - **3 raciones C = 1 día**
- **Ración A o B (cocina de campaña):**
 - Alimentos frescos o semielaborados
 - Servían **1 día completo** por soldado

Durante los primeros días tras el desembarco:

- Se priorizaron **raciones K y C**, porque:
 - no requerían cocina,
 - eran fáciles de transportar,
 - podían consumirse bajo fuego.

- Las raciones A/B (comida “normal”) solo llegaron cuando los puertos y cocinas estuvieron operativos.

La ración K del Ejército de EE. UU. en la Segunda Guerra Mundial estaba pensada para una sola comida (no para todo el día) y venía en una pequeña caja de cartón encerado. Había tres versiones: desayuno, comida y cena.

K-Ration (Breakfast / Desayuno)

- Galletas duras (*K-1 biscuits*)
- Carne enlatada (normalmente **jamón y huevos**)
- Azúcar
- Chicle
- Café instantáneo
- Cigarrillos (Lucky Strike o Camel)
- Fósforos impermeables
- Papel higiénico

K-Ration (Dinner / Comida)

- Galletas duras
- Carne enlatada (queso procesado o carne de cerdo)
- Dulce o chocolate
- Chicle
- Bebida en polvo de limón o naranja
- Cigarrillos
- Fósforos
- Papel higiénico

K-Ration (Supper / Cena)

- Galletas duras
- Carne enlatada (estofado de ternera o carne de cerdo)
- Chocolate o dulce
- Chicle
- Bebida en polvo
- Cigarrillos
- Fósforos

- Papel higiénico

Estas raciones de combate fueron diseñadas con ayuda del nutricionista Ancel Keys (de ahí la “K”). Las galletas eran tan duras que muchos soldados decían que servían como “material de construcción”. El exceso de consumo prolongado causó pérdida de peso y fatiga, lo que llevó a duras críticas tras la guerra.



US National Archives Vehículos y refuerzos llegando a las playas, llevando a cabo una organización logística inmediata

Infraestructura de almacenamiento

- Se construyeron depósitos de almacenamiento tanto cubiertos como al aire libre. Según fuentes aliadas, había 603.870 m² de espacio cubierto y 3.521.000 m² de espacio abierto dedicados al almacenamiento. (Para los suministros que llegaban a Inglaterra)
- Para el combustible, se dispusieron depósitos capaces de albergar 169.320 toneladas de petróleo y lubricantes.
- El Ministerio de Suministros británico jugó un papel crucial: suministró gran parte de los materiales, no solo armas y munición, sino también componentes para los puertos artificiales (Mulberry) que serían usados tras el desembarco

El almacenamiento se realizó en estructuras diversas: desde almacenes improvisados en hangares y carpas gigantes hasta cuevas y edificios rurales reutilizados. La ubicación de estos depósitos también se escogió cuidadosamente para minimizar la exposición a ataques aéreos alemanes. Hay que recordar que la preparación del desembarco obligaba a transportar tropas y materiales americanos de EE. UU. a Gran Bretaña. Movimiento que debía orquestarse a través de la Operación Bolero, según los técnicos del memorándum Marschall y las conversaciones del Estado Mayor mantenidas en Londres en abril de 1942, al cabo de un tiempo, sin embargo, las campañas de África del Norte y de Italia, acapararon el grueso de las tropas, así que, en cierta manera,

podemos justificar los temores del Pentágono. El 31 de diciembre de 1943, 1.416.485 soldados de un efectivo previsto de 1.510.000 hombres, servían en Ultramar. En marzo de 1943, tan solo 59.000 norteamericanos habían llegado a Gran Bretaña. Y, aunque se creía que los efectivos llegarían a finales de 1943, a los 768.274 soldados, en realidad se quedó lejos del recuento final, fijado por los planificadores en más de un millón de soldados. En las mismas fechas las fuerzas de Estados Unidos que combatían en el Mediterráneo eran de unos 597.000 soldados, sobrepasando en 165.000 el contingente oficialmente concebido.



Esta es una excelente infografía que detalla los Barracones Nissen, una pieza fundamental de la logística militar británica y aliada, especialmente en la preparación para el Día D (la invasión de Normandía en 1944). (Creación del autor)

Para alojar a las tropas estadounidenses en suelo británico, se montaron 400 000 barracones prefabricados y unas 279 000 tiendas de campaña, 70 000 soldados estadounidenses y 47 000 canadienses destinados en Gran Bretaña para participar en el Día D aprovecharon su estancia allí para prometerse o casarse con muchachas inglesas. El peso medio de la carga que debía soportar un soldado en el desembarco de Normandía era de 31,25 kilos, cuando el peso máximo recomendado para las tropas de asalto era de 19,5 kilos. Los soldados aliados occidentales, en su avance por Europa, comían diariamente unas 4000 reses de vacuno y 6 millones y medio de huevos deshidratados, y se fumaban más de 1 millón de cigarrillos. Las tropas norteamericanas consumieron a lo largo de la guerra 29 millones de vacas. En el avance aliado tras el Día D, las municiones se gastaban a razón de más de 2 toneladas por minuto, y la gasolina se consumía a razón de cerca de 4 millones de litros al día. En el mes siguiente al Día D, los soldados norteamericanos consumieron 60 millones de raciones de combate. En marzo de 1943 tan solo 59.000 norteamericanos habían llegado a Gran Bretaña. Se creía que los efectivos llegarían a finales de 1943 a los 768.000, en realidad se quedó lejos del recuento final, fijado en 1.026.768 soldados. Las fuerzas norteamericanas se doblaron en el Reino Unido, pues pasaron de 774.000 a 1.527.000 entre diciembre de 1943 a mayo de 1944. Para esas fechas había un total de 20

divisiones de combate y 102 grupos aéreos. Cada mes llegaban a Inglaterra dos divisiones y se descargaban 6 millones de toneladas de material. Durante la campaña de Normandía (1944), una división norteamericana necesitaba una cantidad enorme y constante de suministros para mantenerse operativa. Las cifras varían según el tipo de división y la intensidad del combate, pero existen estimaciones bastante fiables usadas por el propio ejército estadounidense.

División de infantería (≈ 14.000 hombres)

Total, diario: ≈ 600–700 toneladas

Desglose típico:

- **Munición:** 250–300 t
- **Combustible (gasolina y diésel):** 150–200 t
- **Raciones de combate:** 20–25 t
- **Agua potable:** 50–70 t
- **Repuestos, equipo médico, ingenieros, otros:** 120–150 t

División blindada (≈ 14.500–16.000 hombres)

Total, diario: ≈ 900–1.000 toneladas

Desglose típico:

- **Combustible:** 350–450 t
- **Munición:** 300–350 t
- **Raciones:** 25–30 t
- **Agua:** 60–80 t
- **Otros suministros:** 180–220 t

Combustible

- Un **Sherman** podía consumir **400–500 litros diarios** en combate
- El transporte logístico consumía casi tanto combustible como las unidades de combate

Munición

- En ofensivas intensas:
 - artillería: hasta **80 % del consumo total**
 - una sola división podía disparar **más de 3.000 toneladas en una semana**

El desafío logístico

Mantener una sola división requería:

- **300–400 camiones diarios**

- una cadena continua desde playas, puertos artificiales Mulberry, depósitos y líneas del frente
- sistemas como el Red Ball Express

Para ponerlo en perspectiva

- **1 división = hasta 1.000 t/día**
- **1 ejército (10–15 divisiones) = 10.000–15.000 t/día**
- En agosto de 1944, los Aliados movían **>20.000 toneladas diarias** en Francia

Una comparación directa entre una división estadounidense y una división alemana en Normandía, 1944, usando cifras medias aceptadas por la historiografía militar.

Motorización

- **United States Army**
 - Totalmente motorizada
 - Miles de camiones por división
 - Alto consumo de gasolina y repuestos
- **Wehrmacht**
 - Dependencia masiva de **caballos**
 - Transporte ferroviario limitado por bombardeos
 - Mucha menos gasolina... pero también mucha menos movilidad

Potencia de fuego

- Una división estadounidense podía:
 - disparar **3–5 veces más artillería**
 - reponer munición **a diario**
- La división alemana:
 - racionaba munición
 - a menudo recibía **<50 %** de lo solicitado
 - en Normandía, muchas unidades combatían **al límite logístico**

Ejemplo práctico

- **1 división EE. UU.** necesitaba **≈ 1.000 camiones/día** en operaciones intensas
- **1 división alemana** podía operar con **columnas mixtas** de:
 - camiones
 - carros tirados por caballos
 - requisiciones locales
- La batalla de Normandía no fue solo táctica, sino **logística**:

- Los Aliados combatían con abundancia; los alemanes combatían con austeridad forzada.
- Esto explica por qué, incluso con tropas experimentadas, las divisiones alemanas fueron agotándose, mientras los Aliados podían sostener ofensivas continuas tras el Desembarco de Normandía



Esta imagen muestra a soldados británicos preparándose para desembarcar durante la Segunda Guerra Mundial. La fotografía capta un momento clave de la Operación Overlord, específicamente el Día D (6 de junio de 1944). Se trata de hombres del 5.º Batallón del Regimiento Royal Berkshire, parte del Ejército Británico. Los soldados están en la cubierta del barco HMCS Prince David momentos antes de desembarcar en las costas de Francia.

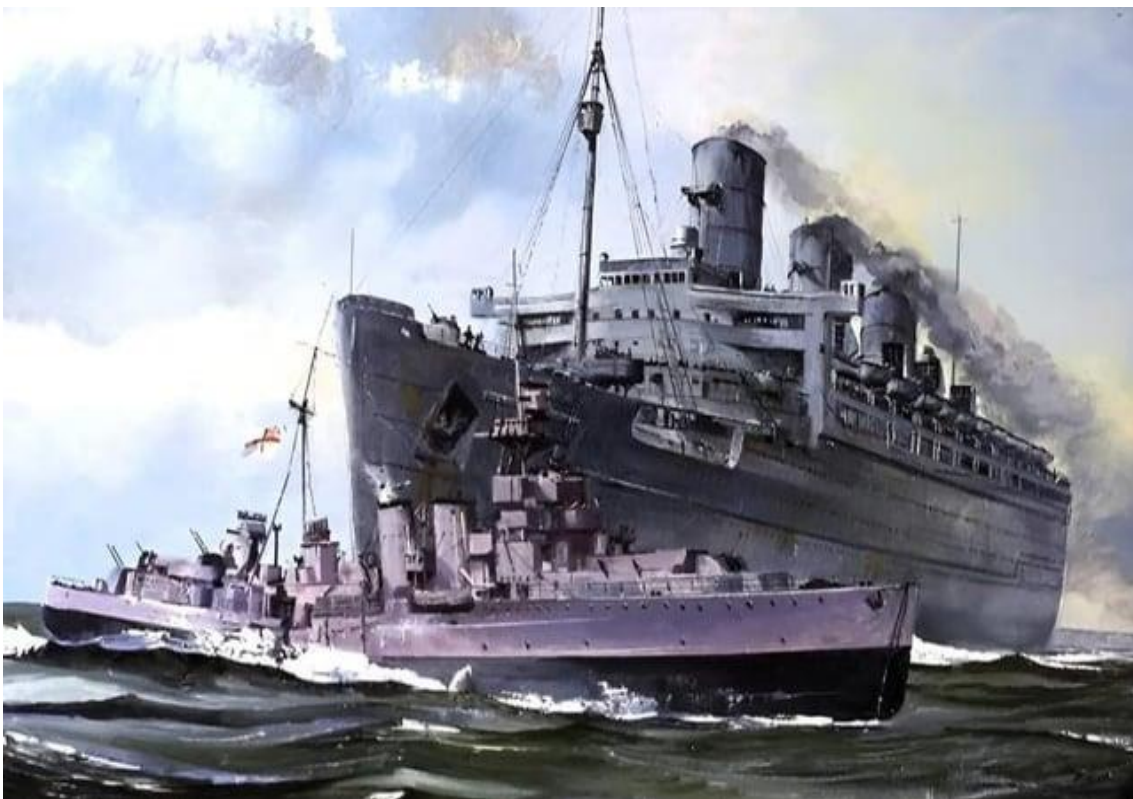
Acopio de armamento y municiones

El abastecimiento de armas y municiones fue igualmente crítico. Las tropas que desembarcarían en Normandía necesitaban estar preparadas para enfrentarse a fortificaciones bien defendidas y a un enemigo entrenado en defensa costera. Por ello, la logística incluyó:

- Artillería pesada, fusiles, ametralladoras, granadas, minas y cargas explosivas, organizadas por tipo y división, listas para su transporte inmediato hacia los buques de desembarco.
- Se registraron en los planes 137.000 jeeps, camiones y semiorugas, listos para ser desplegados desde Inglaterra.
- Además, se previeron 4.217 tanques y vehículos blindados como los Sherman estadounidenses y los Churchill británicos, muchos de ellos equipados con adaptaciones especiales para el desembarco, incluidos los tanques anfibios "DD" (Duplex Drive) capaces de flotar hasta las playas. El número exacto de tanques que llegaron a las playas de Normandía fue limitado y variable por playa. Muchos de ellos fallaron o se hundieron debido a las malas condiciones del mar. En Utah, de los 32 tanques planificados para el desembarco, 28 lograron desembarcar y apoyar a la infantería. En Omaha, el mal tiempo fue desastroso, aunque se calcula que había planificados unos 58 tanques para ser desembarcados, pero las olas hicieron que muchos se hundieran antes de llegar a la playa, o destruidos por el fuego alemán. En las playas anglocanadienses,

aunque no hay cifras exactas, también hubo tanques no anfibios transportados en buques de desembarco, y en general, los tanques británicos tuvieron un buen desempeño en las playas. En resumen, los tanques DD fueron cruciales donde funcionaron (como Utah), pero su número total fue menor de lo esperado en general debido a las condiciones del mar.

- Creación de talleres móviles y unidades de reparación, que se embarcarían junto con los primeros escalones de tropas para garantizar la funcionalidad de vehículos y armamento desde el inicio de la operación.
- En cuanto a piezas de artillería, el número planificado era de 3.500 cañones y obuses, además de otros tipos de armas pesadas.
- Respecto a la aviación, se estimó un tamaño de fuerza de 12.000 aviones en total para apoyar la ofensiva.



El 2 de octubre de 1942, durante la Segunda Guerra Mundial, el transatlántico RMS Queen Mary protagonizó uno de los accidentes navales más trágicos de la historia británica al colisionar y hundir a su propio buque de escolta, el crucero ligero HMS Curacao.

Almacenamiento de municiones y repuestos

- Se habilitaron depósitos camuflados para almacenar munición de artillería, granadas, cargas explosivas y minas. Estos depósitos estaban distribuidos en zonas rurales y protegidos para reducir el riesgo de bombardeo.
- Además, se establecieron talleres móviles y unidades de mantenimiento: estos talleres se embarcarían en los primeros escalones para llegar a suelo francés lo antes posible y realizar reparaciones de tanques, vehículos y armas.
- La red logística también incluía repuestos para vehículos (orugas, motores, piezas específicas) para asegurar que las fuerzas mecanizadas no quedaran paralizadas tras los combates iniciales.

Una señal evidente de este esfuerzo colosal, el 40% del tonelaje recibido entre enero de 1942 y mayo de 1944 se descargó en los cinco meses que precedieron al Día D. La parte esencial de las fuerzas se movía por mar (un 95%) y muy a menudo en convoy (59%); los barcos *Queen Mary* y *Queen Elisabeth*, asumieron el 25% del transporte de las tropas. Estos buques habían sido reestructurados para llevar a casi 15.000 soldados, antes de la guerra estos dos buques llevaban a 2.000 pasajeros a todo lujo, fastuosamente acomodados. Estos trasatlánticos podían realizar la travesía en 5-6 días, frente a las dos semanas que tardaban los buques *Liberty*, con lo que podían acelerar las rotaciones y así limitaban la amenaza de los submarinos de la *Kriegsmarine*. Entre muchas de las unidades que zarparon hacia Inglaterra en septiembre y octubre de 1942 a bordo del *Queen Mary*, reconvertido de crucero de lujo a transporte de tropas. El buque zarpó en solitario, sirviéndose de su velocidad para esquivar a los sumergibles. A 500 millas del continente y por tanto dentro del alcance de la *Luftwaffe*. Una escolta de buques británicos hizo su aparición, era el Crucero *HMS Curacao*, se cruzó por la proa del *Queen Mary* de 83.000tn. El trasatlántico embistió al buque de 4.290tn partiéndolo en dos y ocasionando la muerte de 332 tripulantes. Realmente esos no eran buenos auspicios para el comienzo de la gran invasión aliada. La división una vez llegada a Inglaterra se distribuyó en el campamento de Tidworth, en Salisbury.

- El *Queen Mary* navegaba en zigzag a gran velocidad para evitar submarinos alemanes.
- El *HMS Curacao* actuaba como escolta antiaérea.
- Por un error de coordinación y cálculo, ambas naves siguieron maniobras incompatibles.
- El *Queen Mary*, mucho más grande ($\approx 81\ 000$ toneladas), cortó literalmente al crucero en dos.
- Murieron 332 tripulantes del *HMS Curacao*
- Sobrevivieron 99
- El *Queen Mary* no se detuvo, siguiendo órdenes estrictas de no parar en ninguna circunstancia por riesgo de submarinos.
- El rescate se realizó más tarde por otros buques de escolta.
- El incidente fue clasificado como secreto militar durante la guerra.
- Los pasajeros del *Queen Mary* no fueron informados.
- El caso no se hizo público hasta después de 1945.

- Tras la guerra, hubo un juicio naval.
- Se determinó culpa compartida:
- $\frac{2}{3}$ de responsabilidad para el Almirantazgo británico (procedimientos de escolta).
- $\frac{1}{3}$ para el *Queen Mary*.
- Es uno de los accidentes navales más graves entre buques aliados de toda la Segunda Guerra Mundial

El *Queen Mary* navegaba a alta velocidad ($\approx 28-30$ nudos) porque: Era un objetivo valioso para los submarinos alemanes (*U-boats*). Los convoyes lentos eran más vulnerables a torpedos. Detenerse o reducir la velocidad incrementaba dramáticamente el riesgo de ser hundido. Con $\approx 81\ 000$ toneladas de desplazamiento y 310 m de eslora:

- La inercia era enorme.
- Detenerse requería mucho espacio y tiempo, incluso horas para apagar motores y anclar con seguridad.
- La maniobra de giro o frenado era muy lenta, prácticamente imposible en una situación de riesgo inmediato.

A Gran Bretaña le costaba absorber a todos los hombres y materiales que le enviaba EE. UU. Un convoy medio que descargara en el Reino Unido en marzo de 1944 se componía de 42 cargueros, que contenían 1500 vehículos sobre ruedas, 2.000 vehículos en chasis, 200 aviones y planeadores y 50.000 toneladas de material de abastecimiento. Su descarga exigía 100 trenes especiales y entre 18.000 y 20.000 vehículos. En total se destinaron más de 9.000 trenes a ese trabajo logístico. En un primer momento los británicos decidieron limitar el acceso a su territorio a las tropas de EE. UU. y solo aceptaron a 132.000 hombres en mayo y 125.000 en junio. Mientras los EE. UU., en aquellos dos meses manifestaron la disposición de enviar otros 375.000 soldados. La llegada del 1er. Ejército se produjo, por tanto, en un momento en el que las relaciones entre soldados norteamericanos y los soldados británicos, así como también las relaciones entre los soldados estadounidenses y los civiles británicos, no habían progresado lo suficiente para poder alcanzar un nivel satisfactorio de buen entendimiento. Estas representaciones, que, en ocasiones, venían de antiguo abrirla una brecha que no dejó de crecer. Aunque combatían por una misma causa, el GI y el Tommy tuvieron una suerte bastante dispar. A principios de 1944 el soldado estadounidense recibía cotidianamente 340 gramos de carne, salchichas y además beicon, una ración media superior a la de sus camaradas británicos, y se pavoneaba con tres uniformes diferentes y disponía en abundancia de bienes en aquel momento muy escasos en el Reino Unido, como el chocolate, cigarrillos y nylon para las medias. Estas ventajas dotaban al soldado estadounidense de un inconmensurable prestigio a ojos de las mujeres británicas, lo que suponía un nuevo frente de tensiones. De la urgencia del deseo al acoso sexual no había más que un paso que numerosos soldados acabaron realizando. Así se explica, además del aumento de las peticiones de divorcio que entre 1939 y 1945 pasaron de 8.357 a 25.789, y el mantenimiento de una proporción nada despreciable de nacimientos de hijos ilegítimos (7% en 1940 al (13,7%) en 1944. En resumen, el Tommy veía al GI como una criatura "**Over paid, over sexed and over here**" (**pagado en exceso, con exceso de sexo y demasiado acomodado**)

Un soldado estadounidense ganaba **3 a 5 veces más** que un soldado británico en 1944.

Concepto	Soldado EE. UU.	Soldado británico
Paga mensual bruta	\$50 ≈ £12–13	£3.6
Paga neta típica	Casi toda la paga disponible	£1.5–£2
Beneficios adicionales	Combat pay (\$10), uniformes gratuitos	Raciones y uniformes, pero más deducciones
Poder adquisitivo relativo	Muy superior	Bastante bajo

La paga **se enviaba a casa** en muchos casos a través del "**allotment system**". En términos actuales (ajustado por inflación), un **soldado raso** estaría ganando el equivalente a **unos \$800–900 dólares mensuales**. También hubo diversas tensiones raciales con las tropas afroamericanas. Las tensiones raciales vinculadas a las tropas afroamericanas en Inglaterra en 1944 fueron un fenómeno muy documentado y, al mismo tiempo, muy particular: no nacieron en la sociedad británica, sino que fueron importadas por el propio ejército estadounidense, que seguía segregado durante la Segunda Guerra Mundial. pero:

- Las autoridades británicas se opusieron.
- Muchos civiles británicos trataban a los soldados afroamericanos más amistosamente que sus propios compatriotas blancos lo hacían.
- Esto ocasionó conflictos entre fuerzas estadounidenses.



Esta imagen retrata la **Batalla de Bamber Bridge**, un suceso ocurrido durante la Segunda Guerra Mundial. El evento tuvo lugar en junio de 1943 en Inglaterra, cuando soldados afroamericanos del ejército de EE. UU. se enfrentaron a la policía militar estadounidense. El conflicto surgió debido a las tensiones raciales y la aplicación de las leyes de segregación "Jim Crow" en el contexto de las tropas estadounidenses acantonadas en el Reino Unido. La escena muestra a soldados estadounidenses en un entorno británico poco antes de que estallara el altercado.

Este aspecto es crucial para entender cómo se vivió la convivencia en pueblos británicos. El efecto más notable de la Operación Bolero fue obligar a los británicos a convivir con los 3 millones de soldados norteamericanos que transitaban por las islas entre enero de 1942 y mayo de 1945 de camino a los teatros operacionales del Norte de África, Italia y Francia. El Gobierno debía dar alojamiento a centenares de miles de soldados en casernas, bases, tiendas de campaña (barracones Nissen) y en casas particulares. En 1943 circulaban por las carreteras británicas 20.000 vehículos militares, en 1944, ya eran más de 125.000, lo que provocó en ese año unos 24.000 accidentes de circulación, debido a la temeridad de los conductores norteamericanos y a la angostura de las carreteras inglesas que desconcertaba a los americanos. La Segunda Guerra Mundial fue por supuesto una guerra industrial y logística, en la cual competían la capacidad industrial y la organización alemanas con las norteamericanas. La gran diferencia era que las fábricas alemanas estaban sometidas a los bombardeos, mientras que las fábricas norteamericanas permanecieron intactas. Al final, el triunfo fue el resultado de la capacidad, de los EE. UU. para movilizar su poder industrial y proporcionar instrumentos de guerra a sus tropas y a las de sus aliados.



Esta imagen muestra a soldados afroamericanos del Ejército de los Estados Unidos marchando en Inglaterra durante la Segunda Guerra Mundial, aproximadamente en 1942. Entre enero de 1942 y diciembre de 1945, unos 1,5 millones de militares estadounidenses visitaron Gran Bretaña, de los cuales aproximadamente 150.000 eran afroamericanos. En esa época, el ejército de EE. UU. todavía estaba segregado. Los soldados negros servían en unidades compuestas exclusivamente por afroamericanos y, en gran medida, se les asignaban roles de servicio y suministro, como ingeniería, transporte y logística, en lugar de combate directo.

Los barracones Nissen fueron estructuras temporales de uso militar ampliamente utilizadas por los Aliados en Inglaterra durante la Segunda Guerra Mundial, incluyendo el periodo previo al Desembarco de Normandía.

- Los barracones Nissen eran refugios o edificios prefabricados de forma semicilíndrica.
- Fabricados en lámina de acero corrugada, apoyados sobre un marco metálico ligero.
- Se diseñaron para ser fáciles y rápidos de ensamblar y transportables.
- Originalmente creados por el ingeniero británico Peter Nissen en la Primera Guerra Mundial (1916) para alojar tropas, equipos y almacenes temporales.
- Los barracones Nissen sirvieron para hospedar personal, desde soldados rasos hasta unidades de mando.
- Se usaron para guardar municiones, raciones, equipos y suministros, manteniéndolos protegidos de la lluvia y los ataques aéreos menores.
- Los campamentos eran tan grandes que se construyeron decenas de miles de barracones en condados como Hampshire, Wiltshire y Dorset.

- Permitían organizar grandes concentraciones de tropas listas para embarcar hacia Normandía.
- En resumen, los barracones Nissen fueron una solución logística clave: proporcionaban alojamiento y almacenamiento temporales para la enorme fuerza aliada concentrada en Inglaterra antes del Día D, permitiendo que las tropas y suministros estuvieran listos para embarcar hacia Francia.

Ubicación y concentración de tropas en Inglaterra

La organización de las fuerzas terrestres fue otro elemento crítico. Más de dos millones de soldados aliados se concentraron en el sur de Inglaterra, distribuidos en campamentos estratégicos según su nacionalidad y rol:

Posicionamiento de fuerzas

- Más de 2,5 millones de soldados de los Aliados se concentraron en el Reino Unido antes del 6 de junio. Algunos documentos estiman hasta 2,5 millones de hombres movilizados a través de Gran Bretaña hacia la línea de partida para el desembarco.
- Las tropas se distribuyeron por todo el sur de Inglaterra: condados como Hampshire, Dorset, Kent, Sussex y Devon se convirtieron en zonas de acantonamiento, donde se levantaron campamentos, almacenes y zonas de concentración.
- Se establecieron **“zonas selladas”**: para evitar fugas de información sobre la fecha o el punto de invasión, muchas unidades operaban bajo estrictas medidas de seguridad, restringiendo el contacto con el exterior. Para evitar que hubiera fugas de información, como ocurrió con el General Miller, de las Fuerzas Aéreas del Ejército de EE. UU., el cual, en una fiesta en Londres, algo bebido, en una conversación con otro oficial, filtró información sensible sobre la invasión aliada, incluyendo una estimación sobre la fecha aproximada que ocurriría antes del 15 de junio. Esto, evidentemente constituyó una grave violación de la seguridad operativa, dado que la fecha de la invasión aún era altamente secreta.
- Cuando Eisenhower se enteró del incidente en mayo de 1944, el General de Brigada Henry Miller, que estaba destinado en el Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas del Ejército en Europa, asignado al Cuartel General Aéreo Aliado (vinculado al US Strategic Air Force in Europe USSTAF), bajo el mando del General Carl Spaatz, fue degradado al rango de teniente coronel y enviado de regreso a Estados Unidos.

Además, se diseñaron rutas de transporte terrestre y ferroviario que permitieran mover tropas y suministros hacia los puertos de embarque sin generar congestión, un aspecto vital para mantener el cronograma de la operación.



Logística, desgaste y decisión estratégica en la campaña del noroeste de Europa

Infografía que muestra el avance y preparación logística en Normandía. (Creación del autor)

Movilidad y rutas

- La infraestructura ferroviaria británica y las carreteras se pusieron al servicio de la logística: trenes que transportaban blindados, camiones, municiones y víveres desde los puertos hacia las playas del desembarco
- Cada unidad tenía rutas preasignadas para dirigirse a sus puertos de embarque, minimizando la congestión y asegurando que los buques pudieran partir según el cronograma previsto.
- Ensayos de desembarco se realizaron en playas británicas, replicando las condiciones previstas en Normandía (oleaje, obstáculos, tiempos de embarque) para entrenar a las tripulaciones de las lanchas de desembarco.

PUERTOS ARTIFICIALES MULBERRY: Desde el primer momento de la invasión, la zona tomada por los aliados debía ser reforzada a toda costa por una gran cantidad de armas, municiones, combustible, comida, material sanitario. Era necesario contar con un gran puerto con suficiente profundidad como para anclar grandes buques sin tener problemas con la marea. Solo había dos puertos con esas características en Normandía, Le Havre y Cherbourg, ambos muy alejados de la zona de desembarco, y de Chesbourg, no estaría en manos aliadas según su planificación hasta el 8 de junio. Lord Mountbatten, tuvo la idea de crear los puertos artificiales, creando dos puertos móviles que pudieran ser ensamblados rápidamente en la zona de invasión. El nombre clave de esta operación fue Mulberry.



Esta imagen histórica muestra al buque de desembarco de tanques estadounidense **USS LST-21** descargando vehículos del **Ejército Británico** durante las primeras etapas de la invasión de Normandía en **Gold Beach**, el **6 de junio de 1944** (Día D).

1. Se construyeron 230 bloques gigantes bautizados como “**Phoenix**”, los cuales debían ser ensamblados uno a uno para formar un semicírculo de 7 km de largo. Los cuales pesaban hasta 6.044 toneladas por unidad.
2. Dentro de esta barrera semicircular debía generarse una superficie de agua tan calmada como la de un lago, donde los buques podían descargar el material de manera continua en unas plataformas conocidas como “**ballenas**”
3. Los bloques Phoenix, de tamaño variable, de los cuales el más largo era de unos 60 metros por 20 de ancho, estaban equipados con torretas de cañones antiaéreos para repeler los ataques aéreos alemanes.
4. Se construyeron dos Mulberrys, el A y el B, uno en el sector norteamericano (Saint Laurent sur Mer y el otro localizado en la zona anglo-canadiense (Arromanches)
 - Mulberry B, desarrollado por ingenieros británicos, constaba de un sistema de carreteras de 16 kilómetros, con una anchura de 24 metros, instaladas sobre pontones de acero o de hormigón, que podían resistir el peso de un tanque Sherman de 40 toneladas. El Mulberry B (Arromanches) llegó a manejar hasta 20.000 toneladas de suministro al día en su punto más activo. Gracias a los Mulberry, en los primeros meses la red de suministro pudo comenzar a funcionar incluso sin la captura inmediata de puertos profundos normandos.



Esta imagen captura el Desembarco de Normandía, también conocido como el Día D, ocurrido el 6 de junio de 1944.

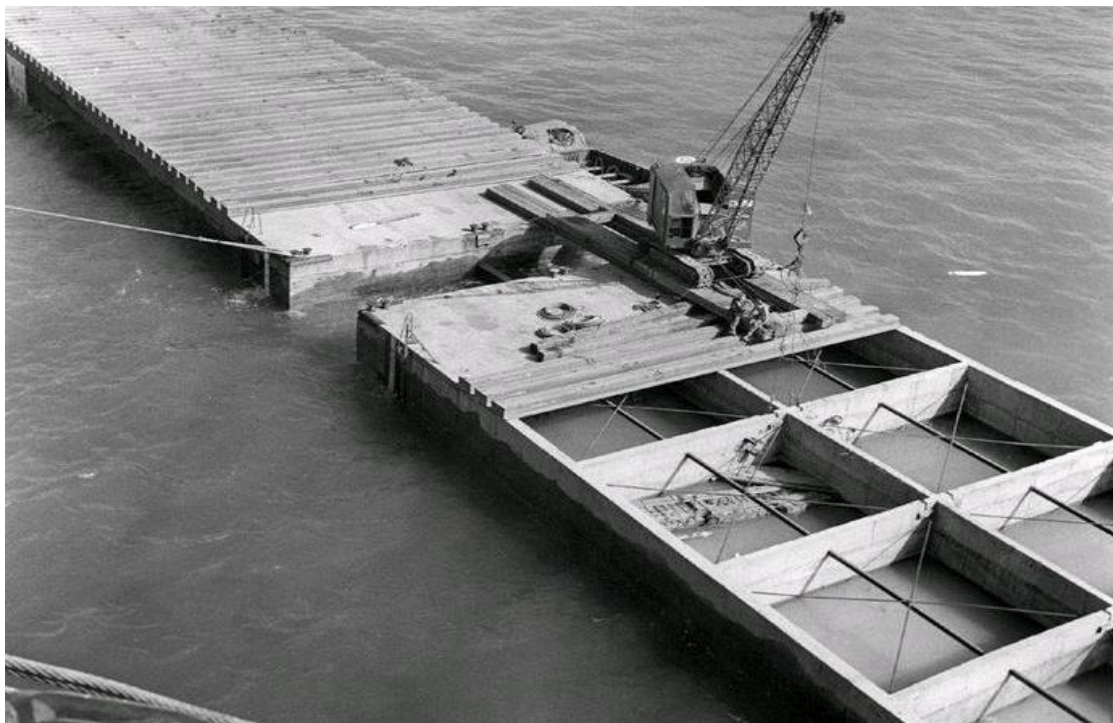
La instalación, disponía de dormitorios y enfermería y tenía unas patas verticales que descansaban en el fondo marino, pero permitían a estas plataformas flotantes moverse hacia arriba y hacia abajo con la marea, **“por lo que las operaciones podían continuar durante todo el día”**

Lord Mountbatten y sus ingenieros, dirigidos por Allan Beckett, llevaron a cabo la creación de la obra de ingeniería más exitosa, toda una innovación radical en el ámbito de la ingeniería que todavía se utiliza hoy en día.

- Beckett diseñó los **"Spud Piers"** o pilares fijos de los muelles flotantes, que eran esenciales para sostener las plataformas de atraque frente a la playa.
- Su ingeniería permitió que los muelles flotantes se mantuvieran estables pese a la marea y el oleaje del Canal de la Mancha.
- Participó también en el diseño de los bloques Phoenix, que constituían parte de los muelles y rompían las olas mientras sostenían el flujo de suministros
- Los diseños de Beckett combinaron estructuras flotantes, pilotes ajustables y hormigón modular, lo que permitió construir rápidamente un puerto funcional desde cero en territorio enemigo.
- Su trabajo fue crucial para la logística del Día D, permitiendo desembarcar cientos de miles de soldados y toneladas de suministros en las primeras semanas de la invasión.

El 12 de junio de 1944, más de 300.000 hombres, 54.000 vehículos y 104.000 toneladas de suministros fueron desembarcados en Arromanches. Durante la Batalla de Normandía fueron desembarcados en los dos puertos artificiales 2 millones y medio de hombres, 500.000 vehículos y 4 millones de toneladas de material que pasaron por los Mulberrys A y B Durante la última semana de julio de 1944, el tráfico alcanzó el mejor rendimiento con 20.000 toneladas por día. El puerto Mulberry B en Arromanches se usó hasta el 19 de noviembre de 1944. En la construcción de los Puertos Mulberry,

trabajaron más de 15.000 hombres. La construcción de estas instalaciones requirió más de 30.000 toneladas de acero y cerca de 310.000 metros cúbicos de hormigón. Esta obra de ingeniería militar costó más de 30 millones de libras de la época. En el caso del Mulberry A en el sector americano, instalado frente a Omaha Beach estuvo en uso en un período muy corto



Esta imagen muestra la construcción de los Puertos Mulberry durante la Segunda Guerra Mundial, fundamentales para la invasión aliada de Europa. Eran puertos artificiales creados mediante la unión de enormes bloques de hormigón prefabricados.

Comenzó a operar: alrededor del 9–10 de junio de 1944, pocos días después del Día D (6 de junio). Dejó de usarse: tras la gran tormenta del Canal de la Mancha entre el 19 y el 22 de junio de 1944, que lo destruyó casi por completo. El puerto fue considerado irrecuperable. Los estadounidenses abandonaron el proyecto y optaron por usar directamente las playas y puertos capturados posteriormente (como Cherburgo). La colosal labor de organización de todo este material recayó sobre la Oficina de Servicios de Suministro (SOS), que formaba parte del Ejército de Estados Unidos. El simple hecho de coordinar al personal militar y su material para enviarlo a Inglaterra fue un reto en sí mismo. Pero cuando estuvieran en Gran Bretaña el personal de la SOS se enfrentaría a un reto aún mayor: La alimentación, vestido y alojamiento para más de un millón de soldados. La cantidad de suministros requeridos para sostener, armar y equipar a este gran número de tropas era inmensa. En el punto álgido de la Operación Bolero, los puertos ingleses tenían preparados para la invasión más de 6900 embarcaciones de todo tipo. En los aeródromos estaban listos casi 12000 aparatos con sus características franjas blancas y negras. El ferrocarril tenía preparados 20.000 vagones para mover los cerca de 16 millones de toneladas de material, como casi 8000 tanques y cañones o 140.000 vehículos de transporte, necesarios para el éxito del Día D.

La planificación del Día D fue el resultado de aprender de errores anteriores como los de Dieppe y Anzio. Y por supuesto el éxito de la Operación Bolero y el Día D también debió su éxito al control aliado del mar, que se logró finalmente en 1943 a través de la victoria en la Batalla del Atlántico y del excelente trabajo del contra-espionaje que

engañó a los alemanes sobre el lugar del desembarco y la ubicación de las tropas aliadas, creando un ejército fantasma a las órdenes del general George Patton.



Esta imagen muestra los puertos artificiales Mulberry, cruciales para el desembarco de Normandía durante la Segunda Guerra Mundial.

Con dificultades para armonizar sus planes y para movilizar las economías y sociedades para la guerra, los aliados no tomaron la decisión de lanzar Overlord hasta el otoño de 1943. En efecto hubo que esperar hasta el 13 de abril de 1943 para que un general británico, Frederick Morgan, recibiera el encargo de planificar la acción, asistido por el General estadounidense Ray Barker. No obstante, todavía se trataba solo de algunos esbozos sobre los planes de la batalla. Overlord se aprobó en la Conferencia de Teherán (28 de noviembre-1 de diciembre de 1943) y Eisenhower, fue nombrado jefe Supremo del Cuerpo Expedicionario, no recibió el encargo de dirigirla hasta el 6 de diciembre de 1943.

Las misiones del COSSAK son:

1. Elegir el lugar del aterrizaje exacto
2. Encontrar soluciones a los problemas de transporte de tropas
3. Recopilar un máximo de lecciones de las operaciones anfibias y de comandos llevadas a cabo por los aliados.

Los americanos planearon una operación moderna con métodos modernos; aquí radica el éxito del Día-D, frente al orden alemán, la aparente improvisación norteamericana.

Preparación de la flota de invasión

La flota destinada a la Operación Neptune, fase naval del desembarco, fue la mayor jamás reunida hasta entonces:

- Incluía miles de buques de guerra, lanchas de desembarco (LST, LCI, LCT), transportes de tropas y dragaminas.
- Cada buque se asignó a un sector específico de playa, con planes detallados de abordaje y desembarco.

- La flota llevaba no solo tropas, sino vehículos anfibios, ingenios de asalto y equipo de comunicación, esenciales para asegurar la coordinación en tierra y mar.
- Antes de la invasión, se realizaron ensayos a gran escala en la costa inglesa, simulando condiciones de playa, oleaje y resistencia enemiga para optimizar los tiempos de desembarco.



Esta imagen muestra el puerto artificial Mulberry utilizado durante la Operación Overlord en la Segunda Guerra Mundial, específicamente cerca de Arromanches, Normandía, en junio de 1944

El cuidado en la organización naval fue determinante: cualquier retraso o confusión en el desembarco de vehículos y tropas podría haber comprometido toda la operación.

Preparación de la fuerza aérea

La supremacía aérea era un factor clave para proteger el desembarco y apoyar el avance terrestre:

- Miles de cazas, bombarderos y aviones de transporte se concentraron en aeródromos del sur de Inglaterra.
- Se acumuló combustible, repuestos y municiones aéreas, asegurando que las aeronaves pudieran operar sin interrupciones.
- Las unidades aerotransportadas, incluyendo la 82ª y 101ª estadounidenses y la 6ª británica, realizaron entrenamientos intensivos en lanzamientos nocturnos y en la captura de objetivos estratégicos como puentes y carreteras.

Además, el Pentágono desplegaba 119 de sus 262 grupos aéreos fuera de su territorio, solo 39 volaban en el noroeste de Europa, en sus bases en Inglaterra, 37 en el Mediterráneo y el resto se repartieron en Oriente Medio y el Pacífico. La mayor parte de las fuerzas, en los inicios de 1944, estaba todavía en Estados Unidos. Esta insuficiencia logística amenazaba, por tanto, la viabilidad del desembarco. Los bombardeos previos sobre defensas costeras alemanas, combinados con la inserción de tropas paracaidistas, fueron esenciales para facilitar el avance de las fuerzas en las playas.

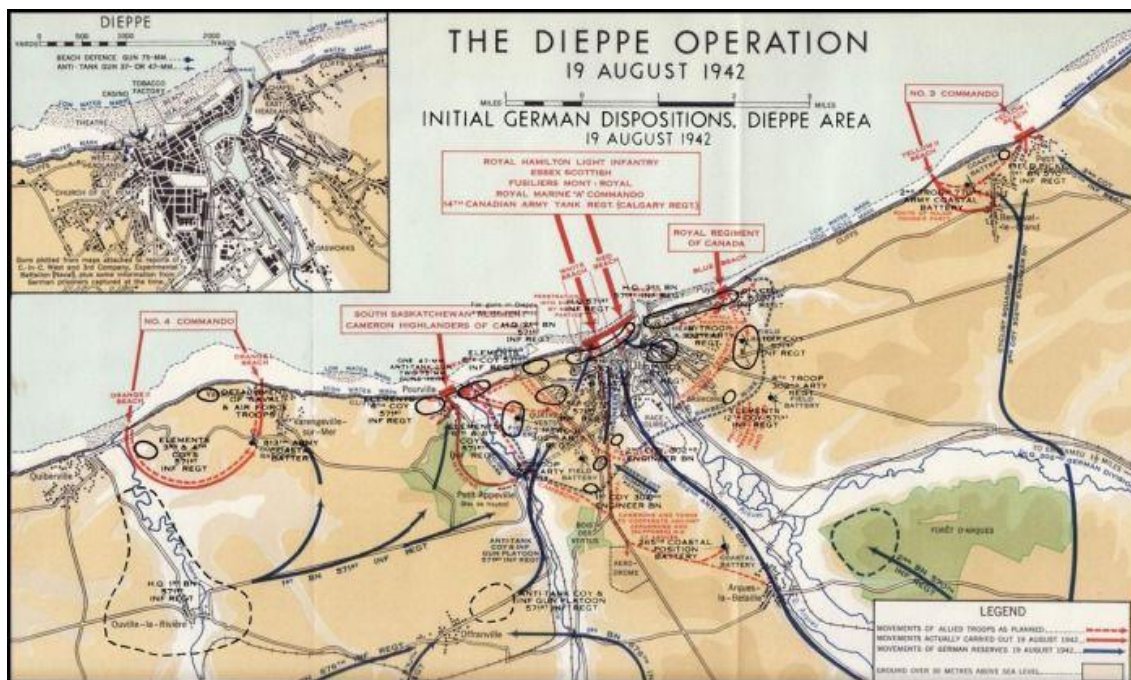
Operación Chariot: 22 de marzo de 1942 (Fue una de las acciones más intrépidas realizadas por los comandos británicos durante la Segunda Guerra Mundial) Su objetivo era destruir el dique seco de Saint-Nazaire, en poder de los alemanes, único capaz de albergar en su interior el acorazado Tirpitz. El plan era destruir la esclusa del dique, para lo cual un destructor cargado de explosivos debería incrustarse en la misma. Las fuerzas del ataque serían 3 destructores y 18 lanchas motoras, llevando en total a 611 comandos, algunas lanchas torpederas, una cañonera y el apoyo de cazas Spitfire de la RAF. Los oficiales al mando de la operación fueron el Capitán de Corbeta Robert Ryder del HMS Campbellton y el teniente coronel Newman, de los Comandos.

Operación Jubilee: 19 de agosto de 1942 (Asalto de las tropas anglo-canadienses en Dieppe) 6.000 soldados de infantería, la mayoría canadienses tenían la misión de tomar un puerto y mantenerlo para un tiempo breve. Los anglo-canadienses sufrieron 4.384 bajas

2º División de Infantería Canadiense (General Roberts)

- 4º Brigada de Infantería Canadiense
- 6º Brigada de Infantería Canadiense
- 14º Batallón de Tanques
- 3er Comando Británico
- 4º Comando Británico

Comando A del Ejército Regular



Esta imagen muestra el mapa táctico de la Operación Jubilee, comúnmente conocida como la incursión de Dieppe, que tuvo lugar el 19 de agosto de 1942 durante la Segunda Guerra Mundial.

Operación Claymore: 4 de marzo de 1941. Los comandos británicos nº 3 y nº 4 asaltaron las Islas Lofoten en Noruega, junto con una sección de los ingenieros reales y una compañía de comandos noruegos, bajo el mando del Brigadier General Hayden El plan original era el de evitar todo contacto con fuerzas alemanas e infligir el máximo daño a la industria controlada por los alemanes. Al finalizar consiguieron su objetivo de destruir las fábricas de aceite de pescado y 3.600 toneladas de petróleo y glicerina.

Operación Archery: 27 de diciembre de 1941 (Asalto de comandos británicos y noruegos en Vaagso del sur)

Fue llevada a cabo por fuerzas combinadas británicas y comandos noruegos. La operación estaba bajo el mando del coronel Slater. En líneas generales el objeto de la incursión era atacar y destruir la guarnición alemana en el pequeño puerto noruego de Vaagso del sur. Desde el punto de vista estratégico era una parte de la política inglesa de hostigar a los alemanes. Cuantos más hombres emplearan en la defensa de las costas occidentales de Europa, menos serían los disponibles para combatir en Rusia o en el norte de África. Desde el punto de vista táctico la intención era destruir la guarnición, volar las factorías de aceite de pescado, hundir buques, traer voluntarios noruegos a Gran Bretaña y capturar "**quislings**" (colaboradores de los alemanes).

Operación Fork: 10 de mayo de 1940 (Los anglo-canadienses desembarcan en Islandia para ocuparla) Los comandos anglo-canadienses desembarcaron en Islandia para tomar la isla antes que los alemanes la ocuparan. Una fuerza de 746 marines reales al mando del coronel Robert Sturges (2º Batallón de la Infantería de Marina británica) Royal Marines. La ocupación fue reforzada por fuerzas del ejército británico hasta que en 1941 las fuerzas norteamericanas llegaron con una fuerza de 25.000 soldados sustituyendo a los británicos.

Operación Freshman: noviembre de 1942 (Primer ataque británico en el asalto a la planta Norks, en Noruega)



Esta imagen muestra un cañón naval británico de 6 pulgadas (152 mm) ubicado en la península de Gróttá, con vistas a la bahía de Reikiavik, en Islandia. La fotografía fue tomada en agosto de 1940, durante la ocupación británica de la isla en la Segunda Guerra Mundial. Tras la invasión nazi de Dinamarca y Noruega, fuerzas británicas y canadienses ocuparon Islandia en mayo de 1940 (Operación Fork) para evitar que Alemania utilizara la isla como base estratégica en el Atlántico Norte.

Operación Abercrombie: 18-20 de abril de 1942 (Los británicos ocupan las Islas Feroe, pertenecientes a Dinamarca)

La Red Bull Express: Fue el servicio logístico más grande desarrollado durante la Segunda Guerra Mundial. Se componía de una flota de 6.000 camiones y remolques que entregó más de 412.000tn de municiones, alimentos y combustible entre el 25 de agosto y el 16 de noviembre de 1944, alrededor de 83 días, hasta mediados de noviembre de 1944, cuando puertos y ferrocarriles más eficientes quedaron disponibles. Fue un sistema de abastecimiento rápido y continuado con convoyes de camiones. Los camiones que empleaban iban señalizados en su parte delantera con unas visibles bolas de color rojo y tenían prioridad absoluta en todas las rutas de uso militar. Tras el desembarco en Normandía las líneas ferroviarias francesas estaban deliberadamente destruidas por los bombardeos aliados y los puertos principales seguían parcialmente inoperativos. Las fuerzas blindadas (como la 3ª División de Patton) avanzaban muy rápido y consumían enormes cantidades de combustible, municiones y víveres; la única forma inmediata de sostener ese ritmo ofensivo fue por carretera, con un sistema de camiones que funcionara 24 horas al día. El desembarco de Normandía fue, también, un excepcional logro logístico para, a medida que el frente iba avanzando a través de Francia, alimentar en víveres, municiones y particularmente combustible, a las unidades combatientes sin que se rompiera la cadena de suministro que partía de las playas del desembarco y puertos marítimos posteriormente conquistados (especialmente Cherbourg) y donde llegaban las provisiones desde los puertos de Gran Bretaña.

Materiales y cifras clave

- **Vehículos:** El «espinazo» de la Red Ball fueron los camiones GMC CCKW 2½-ton (los famosos dis “**deuce-and-a-half**”) (dos y media toneladas) y otros camiones tipo Dodge, remolques y cisternas.
- **Escala:** En su pico operaron cerca de 5.900 vehículos y se estima que la Red Ball entregó alrededor de 12.500 toneladas de suministros por día durante su mayor actividad. En el total de la operación se han citado cifras como ~412.000 toneladas entregadas.

- **Duración:** Operó aproximadamente desde 25 de agosto hasta 16 de noviembre de 1944, hasta que puertos como Amberes fueron abiertos y la restauración ferroviaria y oleoductos redujeron la necesidad de depender exclusivamente de los camiones.

Otra de las características de la Red Ball Express era la velocidad a la que circulaban; se suponía que tenían una limitación de no poder pasar de los 40km, y una distancia de 40 metros entre cada camión, incluso pusieron limitadores a los camiones para que no superaran esa velocidad. Pero los conductores los quitaban para poder superar los 90km.



Foto 1: Esta imagen captura un momento histórico durante la Segunda Guerra Mundial, mostrando un convoy del "Red Ball Express" en Francia en 1944. Foto 2: Esta imagen muestra un convoy del Red Ball Express durante la Segunda Guerra Mundial.

Cómo eran las misiones (día a día)

- Los convoyes circularon 24 horas por día; se organizaban relevos de conductores y mantenimiento rápido en puntos intermedios.
- Se aplicaron normas estrictas de tráfico (velocidad, separación) y escolta militar en tramos peligrosos; la policía militar controlaba el flujo.
- Para ahorrar tiempo, en ocasiones se manipulaban limitadores de velocidad o se presionaba la maquinaria: esto aumentó el desgaste de motores y transmisiones, de modo que el mantenimiento y las averías fueron un problema constante.

Principales dificultades y peligros

- **Mantenimiento y repuestos:** el elevado ritmo quemaba motores, cajas de cambio y neumáticos.
- **Fatiga humana:** conductores y mecánicos trabajaban jornadas extenuantes con poco descanso.
- **Terreno/clima:** lluvia y barro (especialmente el «**Bocage**» y carreteras dañadas) inmovilizaban camiones; y el barro seco podía colar y atascar frenos/transmisiones.
- **Ataques:** aunque la Luftwaffe tenía menos capacidad de ataque en ese momento, los convoyes seguían siendo blancos potenciales de artillería, emboscadas locales o minas.

- **Logística inversa:** coordinación para vaciar, retornar y recargar los vehículos en los puntos de retaguardia representaba un desafío de gestión del flujo

Organización y funcionamiento

- **Planificación rápida:** La Red Ball se concibió y organizó en un periodo muy corto (según fuentes oficiales se habla de un plan de 36 horas para combinar unidades de transporte existentes).
- **Rutas y señales:** Se estableció un itinerario prioritario, marcado con bolas rojas y señales, reservado al tráfico militar del «**express**» (a menudo configurado como ruta unidireccional: ida por un corredor y vuelta por otro) para maximizar el flujo y evitar atascos. Depósitos temporales (puntos de relevo) recibían y redistribuían la carga hacia las unidades al frente.
- **Personal:** La mayoría de los conductores y muchas de las unidades de transporte asignadas estaban compuestas por soldados afroamericanos —en torno al 70–75% según distintas fuentes— reflejando la segregación del Ejército estadounidense de la época. Muchos conductores fueron hombres de unidades no esenciales reubicados como tripulación de camión
- En agosto de 1944, había un total de 700.000 soldados afroamericanos sirviendo en el Ejército de EE. UU.

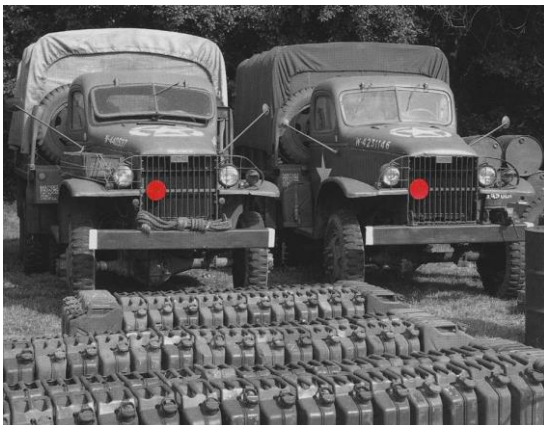


Foto 1: La imagen muestra camiones militares GMC CCKW de 2½ toneladas y 6x6, comúnmente llamados "Jimmy", que fueron fundamentales para la logística de los aliados durante la Segunda Guerra Mundial. Este modelo específico fue el camión táctico más numeroso utilizado por el ejército estadounidense en ese conflicto. Foto 2: Esta imagen muestra un cartel de la Red Ball Highway, parte de un sistema logístico crucial de la Segunda Guerra Mundial conocido como el Red Ball Express.

Para poder lograr el suministro, los camiones viajaban en pequeños convoyes de 5 unidades como mínimo, escoltados por jeeps delante y detrás, pero los conductores de la Red Ball Express no eran amigos de este tipo de transporte e intentaban salir de forma individual desde su origen en St Lo, una vez que les cargaban. Miembros de la Compañía C, 514º Regimiento de Camiones. Desde la izquierda, James H. Bailey, Clarence Bainsford, Jack R. Blackwell y John R. Houston, padre de la cantante Whitney Houston, está claro que la experiencia de su padre influyó en la familia y sobre todo en la vida de Whitney, a nivel musical.

- Servir en la Red Ball Express requería una enorme disciplina y resistencia. Los conductores se enfrentaban a largas horas, condiciones peligrosas y presión

constante para entregar suministros críticos. Esta ética de trabajo probablemente se transmitió en el hogar, influyendo en la formación de Whitney y sus hermanos.

- Los afroamericanos en la Segunda Guerra Mundial se enfrentaban a una continua discriminación incluso mientras servían. La capacidad de su padre para perseverar en un ambiente hostil pudo haber enseñado a la familia la importancia de la fortaleza y la determinación.
- Formar parte de un esfuerzo militar histórico como la Red Ball Express es algo de lo que la familia podía sentirse orgullosa. Este orgullo puede haber fortalecido la identidad de Whitney y su conexión con la historia afroamericana y su legado familiar.
- Crecer con historias de la Segunda Guerra Mundial y del servicio de su padre le dio a Whitney una conciencia temprana de sacrificio, responsabilidad y superación de obstáculos. Esto se reflejaría más adelante en su carrera musical, donde la disciplina y la perseverancia fueron claves.



Esta imagen muestra un momento de la **Segunda Guerra Mundial** relacionado con la logística de los Aliados. El soldado está llenando bidones de combustible, conocidos como *Jerry Cans*, que fueron vitales para mantener los vehículos en movimiento.

El Red Ball Express no tuvo más de 4 meses de vigencia, pero fue fundamental para poder suministrar armamento, víveres y vestuario a las tropas aliadas desplegadas en Francia. Al dejar todas las líneas de tren en ruinas, el camión era el único medio de distribución, tarea que se le encomendó al coronel Loren Albert Ayers. Las necesidades son muy importantes; las 28 divisiones aliadas necesitaban 750 toneladas de suministros cada día, para cada división, por un total diario de 21.000 tn. Una sola división requería 35 toneladas de raciones de campaña por día. El 5 de agosto se ordenó el embarque y envío de 72.000tn. de municiones para ser desembarcadas en las playas de Normandía. Una semana después, el aceite, combustible y los lubricantes para los vehículos de combate y transporte del Tercer Ejército se duplicaron de 300.000 a 600.000 litros. La maquinaria militar aliada no podía detenerse, tenía que seguir avanzando. En Francia, se establecieron 8 principios en materia de logística militar:

sostenibilidad, integración, anticipación, capacidad de respuesta, simplicidad económica, capacidad de supervivencia, continuidad e improvisación. Los principios del sostenimiento son esenciales para mantener el poder de combate que nos va a permitir el alcance estratégico y operativo y de esta manera va a proporcionar al ejército en su avance por Francia, las fuerzas de resistencia que necesita. Aunque, si bien, estos principios son independientes, también son interrelacionados y deben estar sincronizados en el tiempo, el espacio y el progreso. El éxito repentino de la ruptura aliada puso aún más a prueba el sostenimiento de las operaciones a medida que aumentaba la demanda de alimentos, municiones y combustible.

Impacto militar y relevancia

- La Red Ball Express fue crítica para mantener el impulso de las fuerzas aliadas durante la rápida ofensiva de finales del verano y otoño de 1944. Gracias a ella, unidades móviles —incluida la Tercera División Blindada de Patton— recibieron combustible y munición suficiente para seguir avanzando hacia Alemania. Muchos historiadores consideran que sin esa línea de suministro por carretera el ritmo de la ofensiva se habría detenido o reducido drásticamente

Fin de la operación y legado

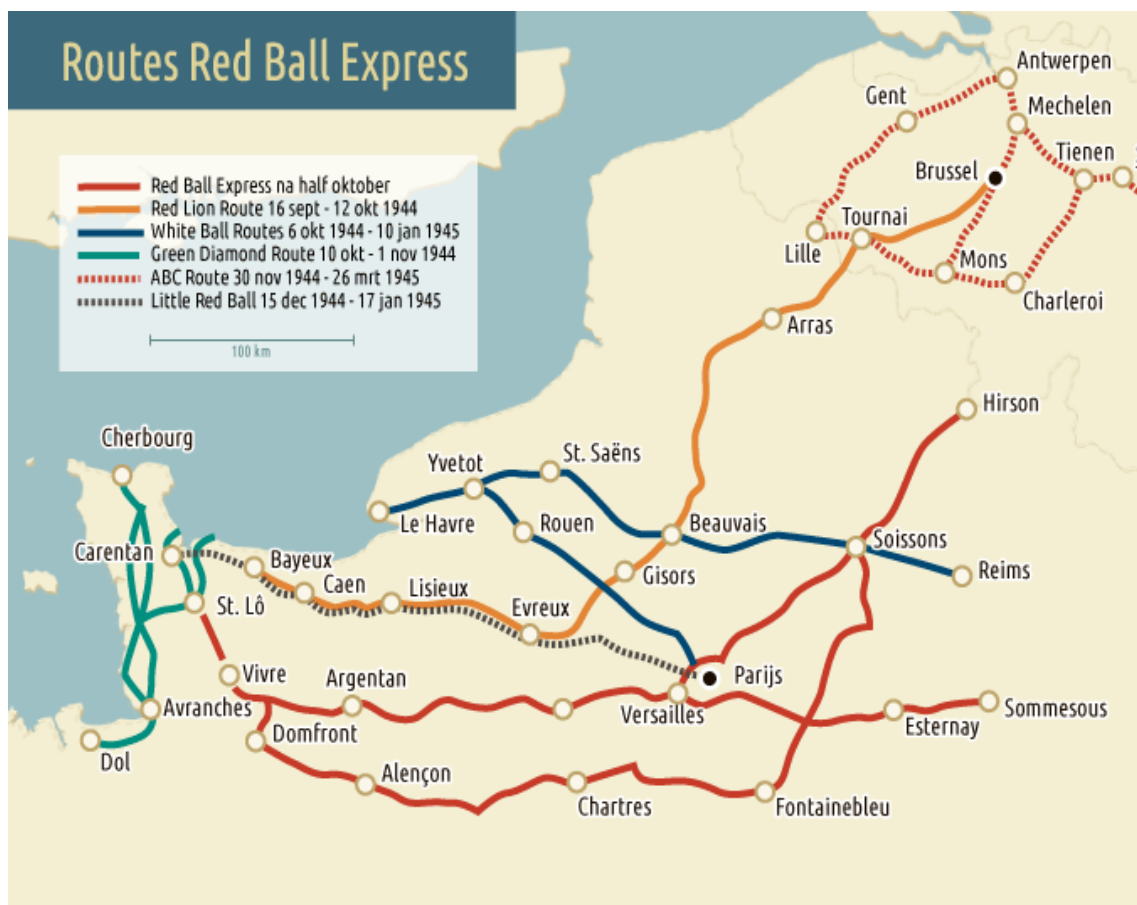
- La Red Ball dejó de operar como sistema prioritario hacia mediados de noviembre de 1944 cuando el puerto de Amberes (Antwerp) fue puesto en servicio y se restableció el transporte ferroviario y oleoductos (PLUTO- y líneas terrestres), máquinas más eficientes para mover grandes volúmenes.
- **Legado social:** la Red Ball también es recordada como un capítulo importante en la contribución de los soldados afroamericanos a la guerra; su servicio ayudó a cambiar percepciones y fue parte del trasfondo de las reformas posteriores sobre la integración militar



Esta imagen muestra a soldados afroamericanos del ejército de los Estados Unidos operando el "Red Ball Express" durante la Segunda Guerra Mundial.

- En total, 210.209 afroamericanos servían en Europa y 93.292 de ellos estaban en el Cuerpo de Intendencia. Muchos de los cuales eran compañías completamente negras, así como de la Reserva Organizada, como los Regimientos de Camiones de Intendencia 513 y 514.
- En el primer mes de funcionamiento, los camiones Red Ball desgastaron 40,000 neumáticos. Aunque, después de tres meses, el uso continuo de conductores y camiones tuvo su efecto, pero el Red Ball Express fue un éxito militar.
- Los hombres conducían día y noche, sin importar el clima o el enemigo que los atacara, lo que hace que la privación del sueño sea una rutina normal pero peligrosa.

El profesor Stephen Bourque del US Naval Institute, publicó un libro en 2018, titulado (Más allá de la playa: La guerra aliada contra Francia) En su investigación Bourque detalla la guerra aérea llevada a cabo por los aliados contra Francia, antes del Día D. Una campaña con especial intensidad a partir de enero de 1944. La cual arrasó ciudades como Saint Lô, matando a miles de ciudadanos franceses., destruyendo la ciudad en un 91% Lo peor, sin embargo, estaba por llegar y sería en 1944. Los aliados se plantearon la necesidad de ralentizar los refuerzos alemanes que se dirigiesen a las playas de la región francesa. Es en este contexto que el científico británico Zolly Zuckerman propone lo que se convertiría en el *Transportation Plan* (TP) cuyo objetivo era el de paralizar el conjunto del sistema ferroviario francés gracias a una potente flota de bombarderos estratégicos.



El mapa muestra las rutas de suministro utilizadas por el ejército estadounidense en Francia durante la Segunda Guerra Mundial, conocidas como el "Red Ball Express".

El Transportation Plan fue concebido a finales de 1943 e iniciado a comienzos de 1944 por el *Allied Expeditionary Air Force* bajo la dirección del mariscal del aire Arthur Tedder y del mariscal Trafford Leigh-Mallory, con el asesoramiento del físico y estratégico militar Solly Zuckerman. ¿Cuántas víctimas mortales civiles provocaron las incursiones de la aviación aliada sobre Francia? La cifra oscila entre las 60.000 y las 90.000, según las fuentes. Hubo en torno a 73.000 heridos, 85.000 edificios fueron destruidos y 183.000 resultaron dañados. Más de 9.000 raids se efectuaron entre 1940 y 1945, el 80% de los cuales en el año 1944

Antes de la invasión, los Aliados lanzaron campañas aéreas destinadas a:

1. Golpear objetivos militares y logísticos alemanes

- Nodos ferroviarios (Estaciones de clasificación de trenes en grandes ciudades como París, Amiens, Lyon, Nantes, Rouen, Rennes, Tours, etc.)
- Puentes (Sobre ríos como el Sena, el Loira y el Ródano.)
- Depósitos de combustible
- Instalaciones industriales

2. Aislar el futuro campo de batalla normando

Campaña conocida como *Transportation Plan*, destinada a desactivar la movilidad alemana en Francia. Esto significaba que, una vez que los aliados desembarcaran, la Wehrmacht no pudiera trasladar rápidamente sus reservas acorazadas, especialmente:

3. Debilitar la capacidad militar del Reich en territorio ocupado

Muchas instalaciones militares alemanas se encontraban dentro o cerca de zonas urbanas.

- las divisiones Panzer del Grupo de Ejércitos B,
- unidades desde el norte de Francia,
- unidades estacionadas en la región de París,
- fuerzas desde el sur y el este.

La intención era que cualquier movimiento alemán quedara retrasado horas o días, permitiendo a los aliados consolidar la cabeza de playa.

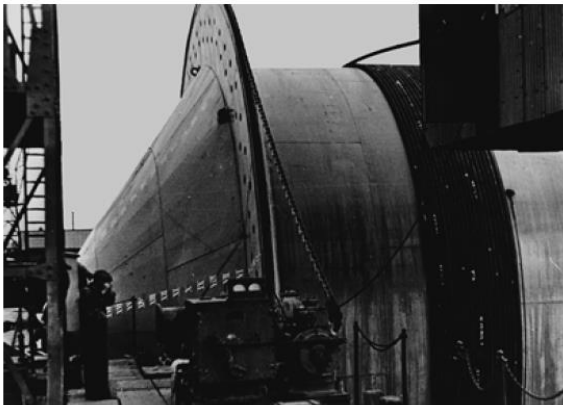
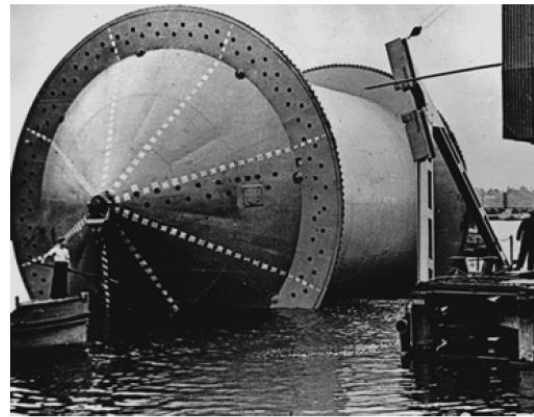
Fuerzas implicadas

- USAAF (particularmente la 8.^a y 9.^a Fuerza Aérea)
- RAF Bomber Command
- RAF 2nd Tactical Air Force

El plan representó un cambio doctrinal importante: parte del poder aéreo estratégico, originalmente dedicado a bombardear Alemania, fue redirigido a objetivos en Francia, lo que generó controversia, sobre todo con el mariscal Arthur Harris (RAF Bomber Command), que prefería continuar atacando solo Alemania.

Operación Pluto: El programa PLUTO (Transporte *submarino de petróleo por tuberías*) fue diseñado en 1942 por ingenieros británicos. La solución original fue anunciada en 1942 por Lord Mountbatten, jefe de operaciones combinadas, el cual propuso instalar

un pipeline sumergido. La operación fue realizada por Arthur Hartley, ingeniero jefe de la compañía petrolera *Iranian Oil*, el cual dirigió el proyecto bajo el control del *Departamento de Bienestar del Petróleo*. La Operación recibió el nombre de **PLUTO** (*Pine Line Under the Ocean*)



Las imágenes muestran la Operación PLUTO (Pipe-Lines Under The Ocean) durante la Segunda Guerra Mundial. Se desarrollaron dos tipos de tuberías: HAIS (tubo de plomo reforzado) y HAMEL (tubo de acero soldado).

En 1943, se lanzó la Operación Bambi: fue para que los Aliados adquirieran todo el equipo necesario para conectar la Isla de Wight y el puerto de Cherburgo después del desembarco de Normandía. Luego se instalan oleoductos y bombas para impulsar el combustible a través de los oleoductos en las ruinas del *Royal Hotel Shanklin* y en edificios civiles junto al mar

La operación PLUTO en Normandía se divide en tres fases:

1. Los petroleros realizan el viaje de ida y vuelta entre Gran Bretaña y la costa de Normandía, suministrando a las fuerzas aliadas oleoductos dispuestos entre la costa y el mar.
2. En un segundo paso, se instalan tuberías submarinas en la parte inferior del Canal y conectan directamente Gran Bretaña y Normandía.
3. En tercer lugar, se estableció una nueva red de oleoductos (Operación Bambi) entre la Isla de Wight y Querqueville, al oeste de Cherburgo, evitando así que los petroleros multipliquen los cruces. El dispositivo Cherbourg también se conoce como el "**Sistema Mayor**". Los municipios designados para albergar los depósitos de combustible de la segunda fase de la Operación PLUTO son Port-

en-Bessin y Saint-Honorine-des-Pertes, ubicados en el centro geográfico de las playas de desembarco de los Aliados.

La red de tuberías luego se desarrolla en tierra, siguiendo la evolución de la línea del frente y alimentando depósitos de combustible como La Haye-du-Puits, Lessay, Saint-Lô o Vire. Una flotilla estaba especialmente dedicada al establecimiento de PLUTO. Con un centenar de oficiales y un millar de marineros, trabajadores y técnicos. Estos hombres estaban en la base de Southampton, comandados por el Capitán de Fragata J.F. Hutchings



Esta fotografía captura un momento de preparación militar durante la Segunda Guerra Mundial, específicamente la instalación o mantenimiento de equipo técnico.

En enero de 1945, 305 toneladas de combustible cruzaban el Canal diariamente, luego 3048 toneladas en marzo y 4000 toneladas en mayo. En total, entre agosto de 1944 y mayo de 1945, 781,000 metros cúbicos de combustible hicieron el viaje submarino Gran Bretaña-Francia. En septiembre de 1946 comenzaron las operaciones de desconexión de la tubería. La venta de cables recuperados fue más rentable de lo esperado y cubrió en gran medida el costo de la desconexión. *“La operación PLUTO fue una notable hazaña de la ingeniería británica, distinguida en su originalidad, perseguida con tenacidad y coronada por el éxito total. Esta energía creativa ayudó a ganar la guerra”.*

Reabastecimiento continuo tras el Día D

Flujo de suministros y descargas

- En los días iniciales tras el desembarco, los Aliados lograron transferir enormes cantidades de material desde los barcos hasta las playas: para el 11 de junio (D+5), se habían desembarcado 104.428 toneladas de suministros según datos oficiales.
- Según el Imperial War Museums, entre el Día D y el 30 de junio (cuando terminó la fase naval **“Neptune”**), las fuerzas aliadas desembarcaron fueron de 570.000 toneladas de suministros, además de 148.000 vehículos y 850.000 hombres.

- Por su parte, la National WWII Museum publicó una serie de artículos sobre que, tras una tormenta, las tasas de desembarco en algunas playas crecieron significativamente: por ejemplo, en los días posteriores, Omaha llegó a descargar hasta 13.500 toneladas al día.

Suministro de combustible: la operación PLUTO

- Para reducir la dependencia de los buques cisterna y evitar vulnerabilidades, se implementó la **Operación PLUTO** (“**Pipeline Under The Ocean**”), una red de oleoductos submarinos que conectaba Inglaterra con Normandía.
- Gracias a PLUTO, los Aliados pudieron bombear gasolina, aceite y lubricantes directamente a territorio continental, asegurando un flujo constante de combustible para tanques, camiones y aviones, fundamental para mantener las operaciones después del desembarco.

Organización del mando logístico / Estructura de mando y servicios

- El Major General John C. H. Lee dirigía el *Services of Supply* (SOS), que luego pasó a denominarse *Communications Zone* (COMZ) en febrero de 1944.
- Gran Bretaña se dividió en base-secciones logísticas, cada una con responsabilidades específicas: recepción de tropas y suministros, apoyo aéreo, distribución, etc.
- Se establecieron procedimientos logísticos rigurosos: cada envío se etiquetaba cuidadosamente con su destino final, lo que reducía pérdidas y errores en la cadena de suministro.

En cuanto al General John Clifford Hodges Lee, podemos decir que fue uno de los oficiales estadounidenses más influyentes —aunque a veces controvertido— en la logística aliada en Europa durante la Segunda Guerra Mundial. No mandaba tropas de combate, sino que dirigía la enorme maquinaria encargada de que esas tropas recibieran:

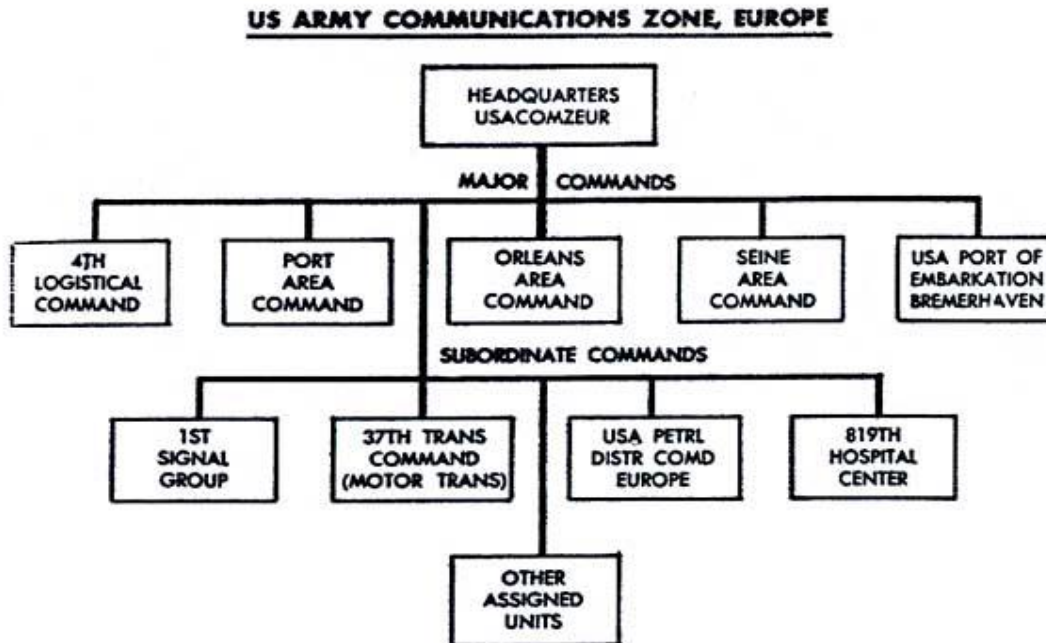
- combustible
- munición
- vehículos
- alimentos
- repuestos
- hospitales, puertos, ferrocarriles, etc.

Services of Supply (SOS)

- Era la organización logística del U.S. Army European Theater of Operations (ETO).
- Centralizaba todo el apoyo logístico desde el Reino Unido antes del Día D.
- Fue dirigida por Lee desde 1942.

Su misión:

Preparar a millones de soldados y toneladas de material en Inglaterra para la futura invasión del continente.



El documento describe la estructura organizativa de la Zona de Comunicaciones del Ejército de los EE. UU. en Europa, detallando los comandos principales y subordinados bajo el cuartel general. El cuartel general es el USACOMZEUR (Comando de la Zona de Comunicaciones del Ejército de EE. UU. en Europa). Los comandos principales incluyen entidades logísticas, portuarias y comandos de área como Orleans y Sena. Los comandos subordinados abarcan señales, transporte motorizado, distribución de petróleo y centros hospitalarios.

Re-designación como COMZ (Communications Zone)

En febrero de 1944, el SOS fue oficialmente renombrado Communications Zone (COMZ), anticipando el tipo de estructura que se usaría después de los desembarcos.

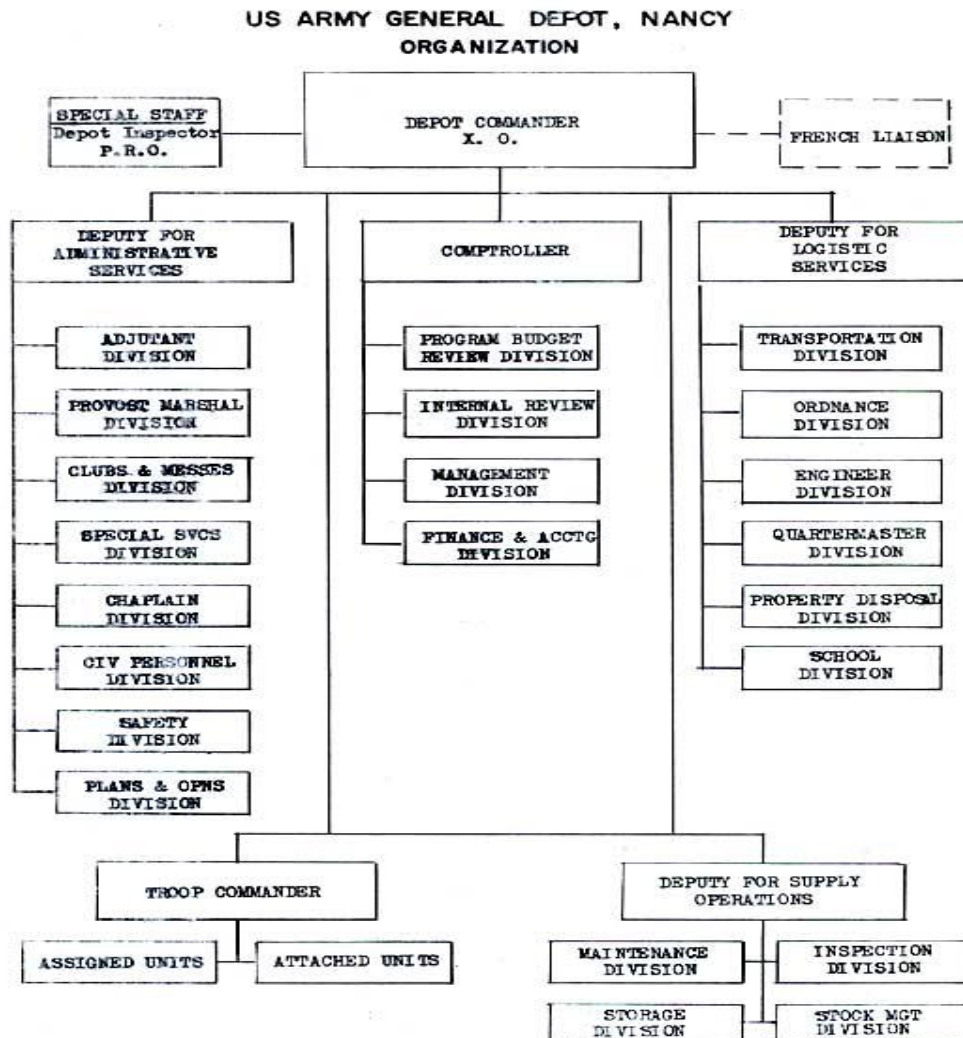
COMZ estaba dividida en zonas logísticas que avanzaban detrás de las fuerzas de combate:

- Base Section (Reino Unido)
- Advance Section (ADSEC): literalmente pegada a la cabeza de playa
- FECOMZ (Forward Echelon of COMZ): avanzaba conforme lo hacía el frente
- Sectores y subsectores logísticos por toda Francia

COMZ controlaba:

- puertos de entrada (como Cherburgo, luego Le Havre y Amberes)
- almacenes y depósitos
- hospitales de campaña

- ferrocarriles reparados
- carreteras logísticas
- oleoductos
- y, más adelante, sistemas como la Red Ball Express



Este documento es un organigrama que detalla la estructura jerárquica del Depósito General del Ejército de los EE. UU. en Nancy. Muestra las diversas divisiones y subunidades operacionales bajo el mando central. La autoridad máxima recae en el comandante del Depósito y su Ejecutivo. Incluye divisiones como Ayudantía, Policía Militar, Servicios Especiales y Capellanía. Abarca divisiones críticas como Transporte, Intendencia, Mantenimiento y Gestión de Existencias.

La importancia del General John Clifford Hodges Lee

Aunque su estilo burocrático generó polémica, su impacto fue enorme:

- Organizó la infraestructura logística previa al Día D.
- Estableció la estructura necesaria para sostener el gigantesco flujo de suministros.

- Supervisó la transformación desde bases estáticas en Reino Unido hacia un aparato logístico móvil en Francia y Bélgica.

COMZ fue esencial para sostener:

- la Ofensiva en Normandía,
- la ruptura en julio-agosto de 1944,
- la campaña del norte de Francia, y
- la entrada en Alemania.

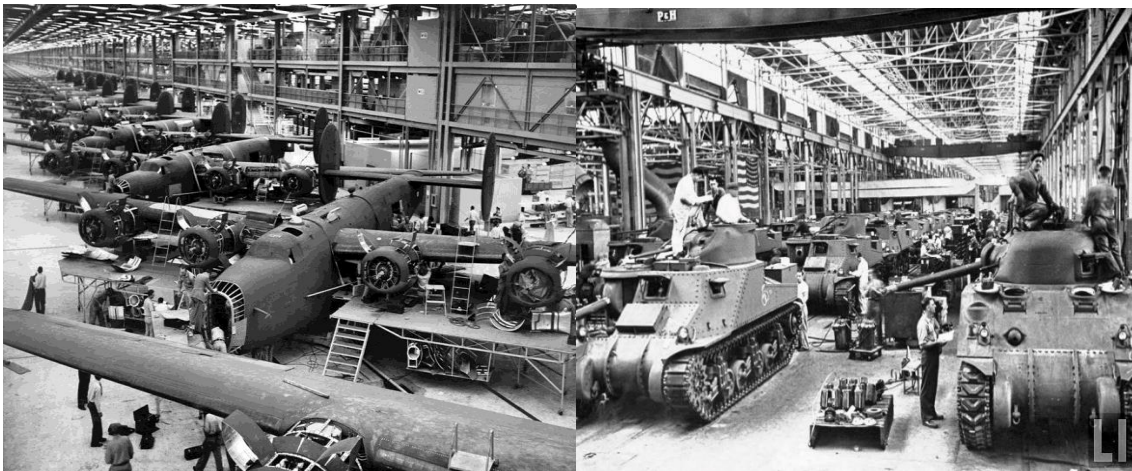


Foto 1: Esta imagen captura la línea de ensamblaje masivo del bombardero pesado Consolidated B-24 Liberator durante la Segunda Guerra Mundial. El B-24 fue el avión estadounidense más producido de la historia, con más de 18,400 unidades fabricadas. La producción se llevó a cabo en múltiples plantas, incluyendo las instalaciones de Consolidated en San Diego y la famosa fábrica Willow Run de Ford en Michigan. Foto 2: Esta fotografía captura un momento histórico crucial durante la producción industrial para la Segunda Guerra Mundial. Muestra la línea de montaje del Arsenal de Tanques de Chrysler en Detroit alrededor de 1941-1942. Los vehículos principales en la imagen son tanques medianos M3 Lee, identificables por su característico cañón principal montado en el casco. La imagen resalta la escala masiva de la industria de defensa de EE. UU. y la transición de la fabricación de bienes de consumo a maquinaria de combate.

Detalle de algunos componentes clave

- **ADSEC (Advance Section, Communications Zone):** fue la sección más avanzada de COMZ. Se desplegaba cerca del frente, moviéndose conforme las líneas del frente se desplazaban. Proveía apoyo logístico inmediato a las fuerzas combatientes.
- **Base Sections / Base Commands (BASEC / base logística):** ubicadas en zonas de retaguardia relativamente estables — por ejemplo, en puertos o áreas con infraestructura estable — para recibir llegadas marítimas, almacenar suministros, gestionar depósitos, y mantener operaciones logísticas de largo plazo.
- **Secciones intermedias / de área (Intermediate / Area Commands):** actuaban como elementos de transición/logística entre las bases de retaguardia y las secciones avanzadas, facilitando transporte, distribución, comunicaciones, y soporte general.

- **Comandos de puertos y depósitos (Port & Depot Commands):** responsables del transporte marítimo, desembarco, recepción de material, su almacenamiento y redistribución. Fundamental para abastecer a las tropas en el frente.
- **Servicios técnicos y de soporte general:** transporte, mantenimiento, sanidad (hospitales, bancos de sangre), comunicaciones, abastecimiento, evacuación, finanzas, administración, etc. Todo lo necesario para que las fuerzas combatientes pudieran operar con continuidad

La movilización económica de los EE. UU. fue tardía. Según Bernard Baruch, especialista en cuestiones financieras y miembro del Brain Trust, algunos reclamaban ya en 1939 que EE. UU. empezará a prepararse para el conflicto que se avecinaba, Pero la casa Blanca, hizo oídos sordos: No almacenaba materias primas y se negaba a resucitar la War Industries Board, que durante la IGM había organizado el aparato productivo. La WIB fue (*War Industries Board*) una agencia del Gobierno, establecida el 18 de julio de 1917, para coordinar la compra de suministros entre el Departamento de Guerra y el Departamento de la Marina.

Entre 1941 y 1943 se crearon diversas oficinas de control económico e industrial de armamento:

1. **Office of Production Management:** Agencia del Gobierno creada en 1941 y que se mantuvo operativa hasta 1942.
2. **Supplies Priorities and Allocation Board:** (SPAB) fue una entidad administrativa de los Estados Unidos dentro de la Oficina para el Manejo de Emergencias que fue creada y disuelta durante la Segunda Guerra Mundial. La Junta fue creada por el presidente Franklin D. Roosevelt a través de la Orden Ejecutiva 8875 el 28 de agosto de 1941 y se disolvió menos de cuatro meses después.
3. **War Production Board:** (WPB) fue una agencia del gobierno de los Estados Unidos que supervisó la producción de guerra durante la Segunda Guerra Mundial. El presidente Franklin D. Roosevelt lo estableció en enero de 1942, con la Orden Ejecutiva 9024. En 1942-45, WPB supervisó la producción de armas y suministros por valor de \$ 183 mil millones, aproximadamente el 40% de la producción mundial de municiones.
4. **Office of War Mobilization:** fue una agencia independiente del gobierno de los Estados Unidos formada durante la Segunda Guerra Mundial para coordinar todas las agencias gubernamentales involucradas en el esfuerzo de guerra. Se formó el 27 de mayo de 1943 por orden ejecutiva 9347

A diferencia de Gran Bretaña, Estados Unidos no dispuso de un instrumento estatal capaz de planificar y coordinar su producción bélica. En resumen, EE. UU. se quedó lejos de embarcarse en la "**Guerra Total**" que llevaron a cabo la Alemania Nazi y la Unión Soviética, e incluso en menor medida, la Gran Bretaña. Los comandantes de la Fuerza Expedicionaria Aliada, de izquierda a derecha: el teniente general Omar N. Bradley, el almirante Bertram Ramsay el mariscal del aire Arthur Tedder el general Dwight D. Eisenhower, el general Bernard Montgomery, el mariscal del aire Trafford Leigh-Mallory y el teniente general Walter Bedell Smith

Conclusión

La planificación logística antes del Desembarco de Normandía fue un esfuerzo monumental, diseñado a una escala sin precedentes. La acumulación de millones de toneladas de provisiones, armamento, vehículos y combustible en Gran Bretaña, la construcción de puertos artificiales, la puesta en marcha de oleoductos bajo el Canal y la movilización de miles de buques y aviones reflejan un nivel de preparación técnica y organizativa extraordinaria. Sin este entramado logístico, la Operación Overlord no habría sido viable: no bastaban los soldados y los tanques, sino que era necesario garantizar que cada unidad en Normandía contara con los elementos básicos para sobrevivir, luchar y avanzar. Los números —cifras de toneladas, tasas de desembarco, capacidad de los Mulberry, volumen de combustible y repuestos— muestran cuán determinante fue la logística en el éxito del Día D y en la posterior campaña de Normandía.



Esta imagen captura un momento histórico crucial durante la Segunda Guerra Mundial, mostrando al General Dwight D. Eisenhower hablando con paracaidistas estadounidenses de la 101.ª División Aerotransportada. La fotografía fue tomada el 5 de junio de 1944 en una base aérea en Inglaterra, justo antes de que los paracaidistas abordaran sus aviones para la invasión de Normandía.

Bibliografía:

- Antony Beevor – *D-Day: The Battle for Normandy*
- Olivier Wieviorka – *Normandy: The Landings to the Liberation of Paris*
- Max Hastings – *Overlord: D-Day and the Battle for Normandy*
- John Keegan – *Six Armies in Normandy*
- James Holland – *Normandy '44: D-Day and the Battle for France*
- Carlo D'Este – *Decision in Normandy*
- Craig L. Symonds – *Neptune: The Allied Invasion of Europe and the D-Day Landings*
- David Eisenhower – *Allies in Normandy*
- John Buckley – *The Normandy Campaign 1944: Sixty Years On*
- Stephen Badsey – *Normandy 1944: Allied Landings and Breakout*
- Roland G. Ruppenthal – *Logistical Support of the Armies, Vol. I & II*
- Julian Thompson – *The Big L: American Logistics in World War II*
- Martin van Creveld – *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*
- John A. Lynn – *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare*
- John D. Millett – *The Organization and Role of the Army Service Forces*
- J. G. White – *The Mulberry Harbours*
- Adrian Searle – *Operation PLUTO: The Secret Pipeline Under the Ocean*
- David Edgerton – *Britain's War Machine / Building for Victory*
- Adam Tooze – *The Wages of Destruction*
- Richard Overy – *Why the Allies Won*
- Alan S. Milward – *War, Economy and Society 1939–1945*
- Niklas Zetterling – *Normandy 1944: German Military Organization, Combat Power and Organizational Effectiveness*
- Frieser, Karl-Heinz (ed.) – *Germany and the Second World War, Vol. V*
- Earl F. Ziemke – *The German Northern Theater of Operations*
- United States Army (Roland G. Ruppenthal) – *Green Books Series*
- United States Strategic Bombing Survey (USSBS)
- SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force) – *Reports*
- British War Office – *Official Histories of the Second World War*
- James Holland – *Brothers in Arms*
- John McManus – *The Americans at Normandy*
- Antony Tucker-Jones – *The Battle for Normandy*