

UTAH Y OMAHA

Una guía de viaje del Día D

Volumen I

DAVID DÍAZ CABO

*Les sanglots longs des violins d'automne blessent mon coeur d'une
langueur monotone.*

"Chanson d'automne" Paul Verlaine

*No busquen al enemigo durante el día, cuando brille el sol.
Atacará por la noche, con el cielo cubierto y en plena tormenta.*

Erwin Rommel

ÍNDICE

PRÓLOGO	11
UN POCO DE HISTORIA	13
LA PLAYA UTAH	23
Batería de St. Marcouf/Crisbecq	45
Islas St. Marcouf	61
Batería de Azeville	63
LOS SALTOS PARACAIDISTAS DE LOS EEUU	69
Ravenoville, Granja Marmion	76
Foucarville	78
Sainte Mère Église	79
Objetivo WXYZ", cercanías de St. Martin de Varreville	91
St.Côme du Mont	96
La esquina del hombre muerto	97
Chef du Pont	105
La Fiere	107
Amfreville-Cauquigny	110
Neuville au Plain	111
St. Marie du Mont	112
Batería de Holdy	115
Carentan	116
Puentes de la carretera N13	120
Esclusas de La Barquette	123
Angoville au Plain	124
Puentes de Le Port	125
Hiesville	127
Culoville	130
Addeville	132
ZONA DE LA PLAYA OMAHA	135
Grand Camp Maisy	135
Pointe du Hoc	141
Cementerio alemán de La Cambe	152
Stp 74 a, Pointe du Raz de la Percée	154
Playa Omaha	156
Cementerio americano de Colleville	192
Port en Bessin	196

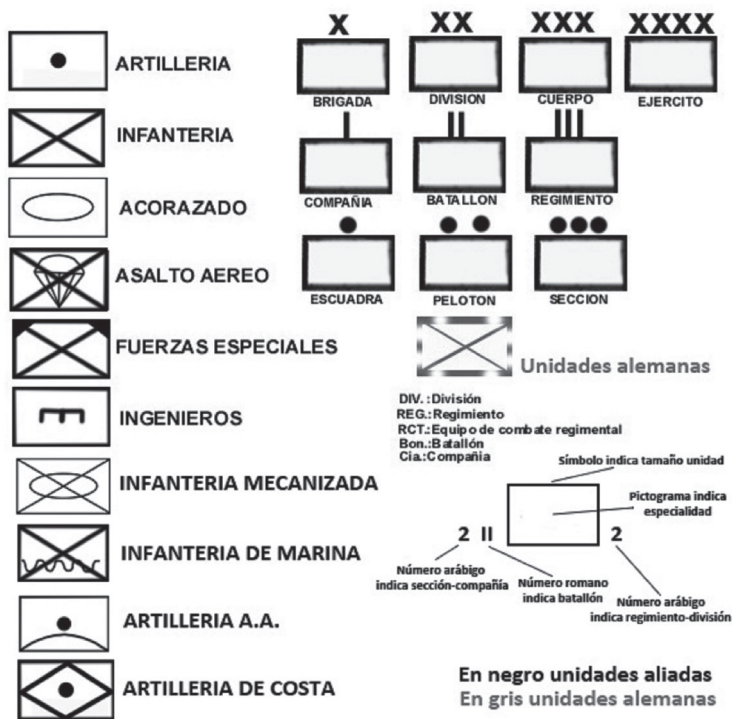


ANEXOS 199

Cronología del Día D	199
Unidades participantes en el Día D	202
Los rangos en los Ejércitos	210
Museos	211
Cementerios	213
Listado de posiciones alemanas	213
Coordenadas de interés	217
Direcciones de interés	228

BIBLIOGRAFÍA 233





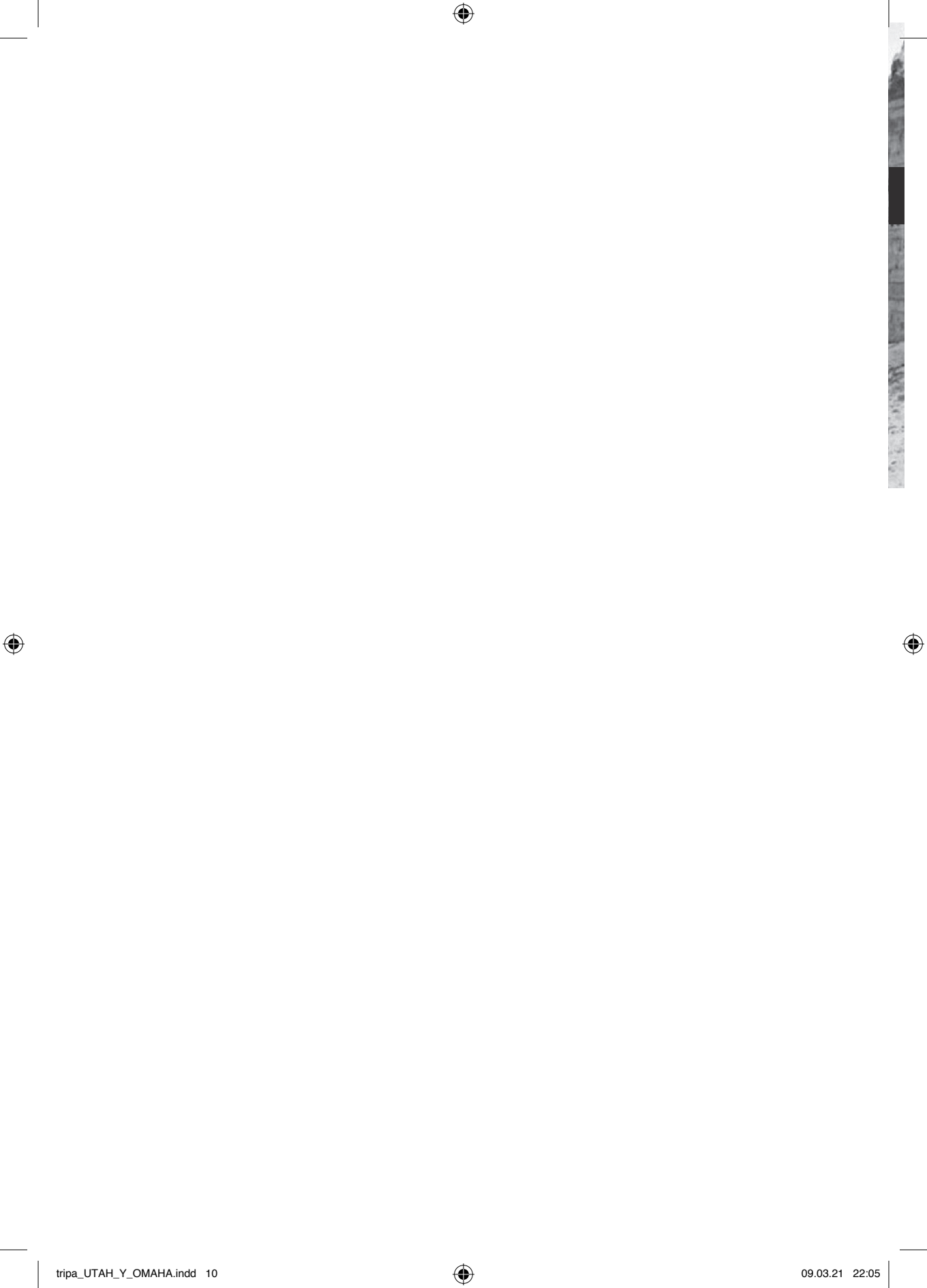
Las fotografías de esta obra son del propio del autor, excepto las marcadas individualmente.

Las imágenes reseñadas como procedentes de los National Archives and Records Administration de los EEUU (NARA) son de difusión libre bajo las leyes de los EEUU y la normativa 111-SC-202199.

Las imágenes reseñadas como procedentes de los National Archives del Reino Unido (NAUK) están bajo el dominio libre del Crown copyright, al estar expirado para imágenes anteriores a 1 de junio de 1957.

Las imágenes de Wikimedia se encuentran bajo licencia creative commons.

Los mapas base reseñados como OSM pertenecen a Open Street Map, bajo licencia Open Data Commons Open Database License y licencia creative commons (CC BY-SA 2.0). El resto son de elaboración propia.





PRÓLOGO

El desembarco de Normandía es seguramente la batalla histórica más conocida en el mundo entero, tanto por las personas aficionadas a la Historia como por los neófitos en estos temas.

Normandía no es sólo una batalla, es un lugar rebotante de pasado y un punto de atracción turística del norte de Francia, donde conviven la Historia y la modernidad de una manera admirable.

La idea de este libro surgió después de una serie de viajes a esta región costera del canal de la Mancha. Debo reconocer que desde que tengo uso de razón, la Historia ha sido una de mis principales aficiones, siendo Normandía y su desembarco uno de los temas más atractivos para mí. Al planificar mis viajes a la zona me encontré con multitud de libros, pero ninguno que sirviera como guía de campo para adentrarse en los lugares donde los soldados anónimos habían luchado y sufrido. Esta modesta publicación pretende que el futuro turista por la Historia se encuentre el camino un poco mejor señalado.

En esta obra encontrarán mapas del campo de batalla de Normandía en 1944, acompañados de fotografías del estado actual de las fortificaciones, museos y lugares más o menos famosos de la zona. No están todos, pero sí una gran mayoría, los más destacables en mi opinión. El lector puede explorar la zona y seguro que descubrirá más lugares interesantes, pues cada rincón de Normandía esconde un pedazo del pasado. La visita comienza de oeste a este y comprende, en cada capítulo, las playas y los lugares de interés que se encuentran en un radio cercano. Esto nos permitirá una visita más ordenada y unitaria.

Esta pequeña guía no persigue ser exhaustiva en cuanto a los acontecimientos históricos, sólo pretende conseguir que el lector se sienta inmerso en los monumentos que visita y conozca lo que allí, donde él está pisando,

David Díaz Cabo

vivieron, padecieron y perecieron, años atrás y en demasiadas ocasiones, personas como nosotros. No pretendo ensalzar la guerra, al contrario, espero que el lector y visitante de la zona, se sienta impresionado ante los cientos de lápidas y cruces que podrá ver en las decenas de cementerios de guerra que pueblan la región. Ojala que esta modesta lección de Historia sirva para que las guerras sean, solamente eso, Historia.

Quiero aprovechar esta edición para agradecer a mi familia, especialmente a mis padres, José Manuel y María Nieves y a mi hermano Mario, su paciencia y comprensión, a lo largo de los años, por mis “particulares” aficiones Históricas. A mis amigos y compañeros de viaje a tierras normandas: Jorge, Luisín, Isauro, Arsenio, Zumeta, Paio, Víctor, Verónica y Paula, por su ayuda y compañía en los viajes preparatorios de este proyecto.

A José Manuel Pañeda por su colaboración desinteresada y a Francisco Cánovas por su labor de corrección. No quiero olvidar a mis antiguos y buenos amigos de “La Empresa”: Tomás, Oscar, Julio, José Ramón, Lolo, Owein y Jesús que me ayudaron a salir de un pasado para entrar en un futuro. También un recuerdo a todos mis antiguos profesores de Historia que me enseñaron mucho sobre este mundo Histórico y militar en el que se mueve este trabajo.

También un reconocimiento a mis antiguos compañeros de aventuras históricas en la asociación ARHEM. Finalmente quiero dar las gracias a todos los lectores que me han acompañado en este viaje literario a lo largo de los años. A todos vosotros gracias.

De nuevo espero que el lector disfrute tanto leyendo este modesto y pequeño estudio Histórico como yo escribiéndolo.

Que el viaje a Normandía les sea placentero.



UN POCO DE HISTORIA

El desembarco de Normandía es, hasta el día de hoy, la mayor operación anfibia de la Historia.

El martes día 6 de junio de 1944 más de 80.000 combatientes aliados pusieron pie en Normandía, en lo que sería el primer paso para la derrota de la Alemania de Hitler, invasora de gran parte de Europa.

Ese día, unos 150.000 hombres se dirigieron a la costa norte de Francia a bordo de 1.213 buques de guerra (entre ellos siete acorazados, dos monitores, 23 cruceros y 105 destructores), 736 buques auxiliares, 864 buques mercantes, 4.126 lanchas de desembarco, 800 aviones de transporte, 500 planeadores y cerca de 2.000 bombarderos y cazas, con el objetivo de dar un vuelco a la guerra que asolaba el mundo desde 1939.

El martes 6 de junio de 1944 fue el colofón de una operación que había dado sus primeros pasos en 1942, cuando se estudió la manera de reconquistar Europa del dominio alemán.

En mayo de 1943 se crea la Jefatura del Estado Mayor del Comandante Supremo Aliado (COSSAC), todavía sin jefe definitivo y bajo el mando del Teniente General Frederick Morgan, con la misión de planificar la futura invasión del continente europeo.

El plan "OVERLORD" comienza a tomar forma, como compromiso entre Gran Bretaña, EEUU y la URSS, para abrir el segundo frente en la Europa ocupada.

Stalin deseaba este frente en Francia, mientras que Churchill lo quería en los Balcanes o Italia. Finalmente prevaleció la postura soviética, apoyada por los EEUU y el plan "OVERLORD" fue aprobado.

La zona de invasión fue el primer problema. Después de múltiples estudios, las más adecuadas eran tres: el Paso de Caláis, la desembocadura del Sena (Normandía) y la Bretaña francesa. Las tres estaban defendidas por el Muro Atlántico.

Morgan consideró la distancia de navegación, las defensas alemanas, la proximidad de puertos aptos para el suministro logístico y sobre todo, el radio de acción del paraguas protector de la aviación aliada, que en 1944 era de 240 kilómetros.

El Muro Atlántico consistía en una serie de fortificaciones de cemento y obra de campaña, con cerca de 15.000 búnkeres, que se extendía desde Noruega hasta la frontera española en Hendaya, a lo largo de 3.800 kilómetros. Su misión era detener una posible invasión aliada en el frente occidental europeo. Su construcción comenzó en 1941, aunque fue a partir de junio de 1942 cuando los alemanes le dieron el impulso definitivo.

La construcción de esta línea fue encomendada a la organización Todt. Contrariamente a la creencia popular, esta línea de fortificaciones no era lineal. Se componía de núcleos fortificados separados, que solapaban sus fuegos, complementados con posiciones de artillería de costa y de campaña. Entre los núcleos se extendían, cuando era posible, campos de minas, obstáculos y alambradas.

El Pas de Caláis es la zona más angosta del canal de la Mancha (40 kilómetros) pero era la zona mejor defendida y fortificada de todo el Muro Atlántico. Ofrecía los mejores accesos al Rin y a los Países Bajos (las rutas de avance hacia Alemania previstas por los aliados) y a los puertos marítimos de Le Havre y Caláis, imprescindibles para la logística de los ejércitos invasores.

Normandía, a 180 kilómetros al Sur de Inglaterra, estaba menos defendida, pero no descuidada y también ofrecía buenas perspectivas de avance hacia las llanuras francesas, París, el río Rin y la frontera alemana. Sin embargo, no disponía de grandes puertos logísticos, solamente el de Cherburgo, que debía ser conquistado en el tercer día de la invasión, aunque finalmente los aliados tardaron más de un mes en ocuparlo.

Los ingenieros navales aliados planificaron dos puertos artificiales flotantes, llamados Mulberry en el código aliado, con capacidad para 200 buques, que serían remolcados a lo largo del canal en piezas, para ser ensamblados en Arromanches y en la zona de la playa Omaha. Esto constituyó uno de los mayores logros de ingeniería de la historia mundial.

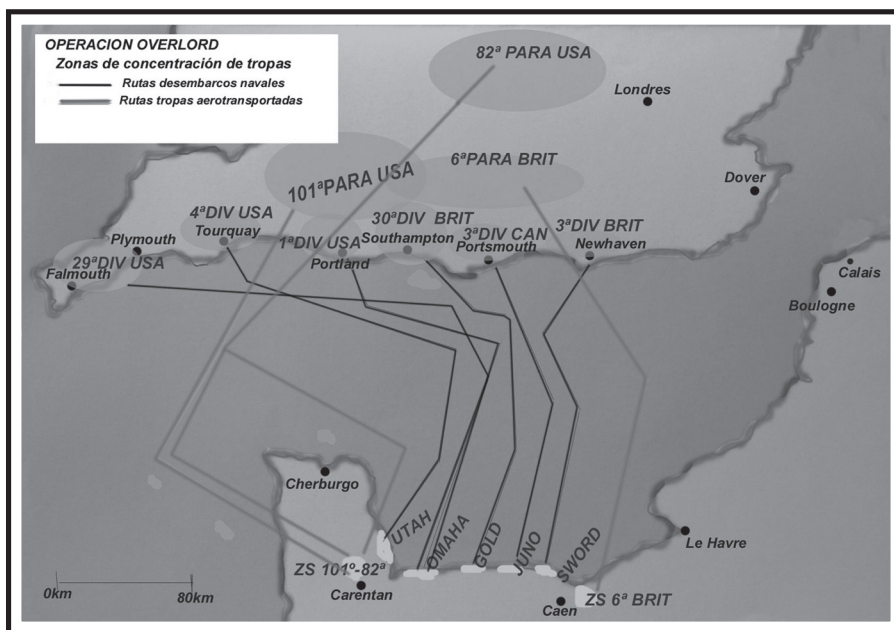
El plan "OVERLORD" tenía cinco fases. "BOLERO" fue el nombre en clave para la operación de despliegue y estacionamiento de fuerzas aliadas en Gran Bretaña. 1,5 millones de soldados americanos, 1,5 millones de soldados británicos, 250.000 canadienses y contingentes franceses, polacos, checos y de otros países se concentraron para entrenarse y preparar la invasión a partir de enero de 1942. Se reunieron 16 millones de toneladas de suministros, 4.500 vehículos acorazados, 3.500 piezas de artillería, 140.000 vehículos de transporte y 12.000 aviones. Todas las fuerzas implicadas habían sido entrenadas en Inglaterra por un periodo mínimo de uno o dos años. Se habían realizado maniobras desde el nivel de una escuadra hasta ejercicios divisionarios a gran escala.

En la zona de Slapton Sands (Devon), usada por su similitud con la playa Utah, tuvo lugar el 28 de abril de 1944 el mayor desastre aliado durante la preparación del desembarco, cuando nueve torpederas alemanas encontraron casualmente a la flota aliada practicando el desembarco. 947 soldados y marineros fallecieron y el incidente fue silenciado. En la playa de Woolacombe, Croyde, en North Devon, entrenaron las tropas que desembarcarían en Omaha. Los británicos entrenaron en la costa de Nairn y Forres, en Inverness (Escocia) y en la playa de Littlehampton (Sussex), por su parecido con Sword. En Inveraray (Glasgow) estaba el principal centro de entrenamiento anfíbio británico (un gran número de campamentos y pequeñas playas entre Furnace y el cementerio de Glenn Shira), por donde pasaron las tropas de los Comandos y los canadienses de la Playa Juno.

“POINTBLACK” era la segunda fase y consistía en operaciones de bombardeo a cargo de las fuerzas aéreas de EEUU (USAAF) y de Gran Bretaña (RAF) con el objetivo de destruir la aviación alemana (Luftwaffe), fabricas, refinerías de petróleo, etc.

La tercera fase era la operación “FORTITUDE”. Su objetivo era engañar a los alemanes sobre el verdadero lugar del desembarco, mediante la creación de un ejército ficticio en el norte de Inglaterra bajo el mando del General Patton (que no tomaría parte en la invasión), dotado de bombarderos hinchables, muñecos, aeródromos, personal, vehículos, barcos falsos y numeroso tráfico de radio imitando una gran concentración de tropas. Su objetivo imaginario era desembarcar en Calais. Otro ejército ficticio se creó, bajo el mando del General británico Thorne, para simular una invasión en Noruega. Dentro de esta fase se movilizó a la resistencia de toda Europa (operaciones Verde y Tortuga) para realizar ataques contra las infraestructuras alemanas. Se realizaron numerosos bombardeos de interdicción (operaciones destinadas a cortar carreteras, vías férreas, etc.) con el objeto de aislar toda la región de Normandía y evitar la llegada de refuerzos germanos durante la invasión. Con la intención de despistar al alto mando alemán, solamente una de cada tres misiones de bombardeo se dirigía a la zona normanda.

Complementando estas medidas se activó una operación de contraespionaje con agentes dobles británicos, con el fin de engañar al Servicio de Inteligencia alemán (Abwehr). Esta pequeña unidad del MI5 era conocida como el “comité de la doble cruz” y controlaba a una docena de agentes dobles. Realmente los únicos espías alemanes en Gran Bretaña eran estos agentes que trabajaban para los aliados. El agente doble español apodado “Garbo”, fue una de las piezas claves de este subterfugio. Todo este operativo pretendía hacer pensar a los alemanes que la verdadera invasión vendría por el Paso de Caláis y que Normandía sería solamente una operación de diversión. El origen de este plan se basaba en el conocimiento aliado, a partir de 1941, de los mensajes cifrados alemanes (maquinas Enigma), mediante el proyecto secreto de descifrado Ultra, considerado uno de los mayores éxitos de los aliados durante la guerra. Denominado “Plan X”, fue una de las piezas fun-



Zonas de concentración de las tropas aliadas y rutas de transporte.

damentales que permitieron a los aliados conocer y adelantarse a la mayoría de los planes alemanes. En Bletchley Park (se puede visitar hoy en día) estaban las instalaciones que albergaban a cientos de científicos y técnicos (unos 8.000) dedicados al descifrado de mensajes. Alan Turing, el padre de los ordenadores, encabezaba el equipo que diseñó las primeras computadoras de la historia: la Bomba y el Colosus, para descifrar las máquinas Enigma y Lorenz. Para ocultar que habían roto la codificación alemana, todos los mensajes que se pasaban a los aliados eran clasificados como provenientes de *“las fuentes más secretas”*, una definición ambigua. Todo este colosal proyecto fue declarado secreto, hasta que en 1974 se desveló su existencia.

La cuarta fase era la operación “NEPTUNE”, el desembarco tanto aéreo como naval en la costa francesa. La quinta fase era la batalla por romper la cabeza de puente y expandirse por Francia. Todas estas operaciones fueron dirigidas desde el Cuartel Supremo Aliado de la Fuerza Expedicionaria (SHA-EE) en Southwick House en Hampshire (conservado hoy en día y visitable), por el General Dwight D. Eisenhower.

Los alemanes disponían en Normandía de unas fuerzas considerables, aunque no las más adecuadas. Eran divisiones de infantería estáticas compuestas por personal muy joven o muy mayor, junto con batallones de prisioneros del este, reclutados forzosamente. Estas unidades estaban protegidas por unas buenas defensas de cemento y obra de campaña, no tan desarrolladas como en otros puntos de la costa atlántica, pero sí de una envergadura

muy importante. El grado de fortificaciones de cemento en Normandía era de un 45% del total previsto.

Hay que resaltar que estas defensas solían carecer de profundidad, por lo que cuando los aliados salieron del primer kilómetro tierra adentro, se encontraron con escasa resistencia, hasta que los refuerzos alemanes comenzaron a llegar días después. La falta de avance aliado durante los primeros días fue más por incapacidad propia que por oposición alemana.

La defensa de la costa normanda estaba bajo la responsabilidad del Mariscal de Campo Erwin Rommel (al mando del Grupo de Ejércitos B, subordinado directamente al OKW, Estado Mayor de las Fuerzas Armadas Alemanas, el órgano sobre el que Hitler ejercía un control personal), pero su área de responsabilidad se solapaba con la del Mariscal de Campo Gerd Von Rundstedt (al mando del Frente del Oeste, OB West, con responsabilidad sobre las fuerzas del Ejército de Tierra alemán en todo el frente occidental).

Los dos mariscales se coordinaron razonablemente bien y los planes de defensa de la costa de Normandía eran una mezcla de las teorías defensivas de los dos.

Rommel mantenía la idea de una defensa sin profundidad, en primera línea de playa, con unidades panzer de refuerzo, cercanas a la costa (esta teoría no preveía el apabullante fuego naval y aéreo de los aliados, que dominaba toda la costa de invasión). Rundstedt preconizaba que las unidades de infantería en la costa tenían la misión de retrasar a los aliados y entonces, con estos en tierra, potentes contraataques de la aviación y de las unidades panzer librarían la batalla decisiva tierra adentro, aniquilándolos por completo. La táctica de Rundstedt había sido usada contra las operaciones aliadas en el frente italiano, fracasando en el momento que los panzer entraban en el área de acción de la artillería naval. De este hecho provenía la idea de Rommel de una defensa sin profundidad, apoyada por ataques aéreos y de la artillería de costa alemana, aunque obviaba el poderío aéreo y naval aliado que, en la realidad, anuló los apoyos alemanes. Finalmente, la defensa de la costa contempló una mezcla de las dos teorías, pero no se aplicó ninguna en su justa medida.

La operación "Overlord" fue pospuesta varias veces a lo largo de 1944. Uno de los principales inconvenientes era la falta de lanchones de desembarco y de los grandes buques de fondo plano LCI (para desembarco de infantería) y LCT (para desembarco de carros de combate). Los astilleros eran incapaces de producir las 4.000 lanchas necesarias. El plan inicial consignaba la invasión en mayo, pero finalmente fue desplazada a los primeros días de junio. La fecha prevista era el 4 de junio, pero el mal tiempo la pospuso hasta el día 6, último día disponible por las condiciones de las mareas y la luna. Las próximas fechas adecuadas serían a finales de mes.

Una previsión de los servicios meteorológicos aliados para los días 6 y 7 de junio pronosticaba condiciones climatológicas medianamente favorables, con un intervalo de doce horas de calma entre dos tormentas sucesivas en el



Todas estas tropas pertenecían al 84º Cuerpo de Ejército del General de Artillería Erich Marcks.

Las playas del sector del 84º Cuerpo estaban sembradas con 4.500 estacas de cemento, 11.000 de madera (espárragos), 16.000 vigas antitanque, 5.000 tetraedros, 4.700 vigas de madera antilancha (hembalten), 2.400 puertas belgas y cerca de 7.000 minas terrestres.

La Marina Alemana disponía en la zona del Grupo Naval Oeste, bajo el mando del Almirante Kranke. Contaba con tres torpederos pesados, 30 lanchas rápidas torpederas (S-boote), 35 dragaminas tipo R, 35 unidades menores de patrulla costera, 11 cañoneros y 3 minadores. Su actuación fue muy pobre y sólo un ataque aislado de lanchas S-boote, el 6 de junio, consiguió hundir a un destructor aliado.

La Luftwaffe tenía asignada a la zona de Francia, Bélgica y Holanda, a la Luftflotte 3, bajo el mando del Mariscal Sperrle.

Disponía de 168 cazas (Bf 109 y Fw 190) y de 67 cazabombarderos de apoyo cercano en la zona de invasión. Unas fuerzas muy escasas para todo el territorio de su responsabilidad, además cerca del 50% de estos aparatos se encontraban en reparación, por lo tanto su presencia el día "D" fue puramente testimonial.

LOS ALIADOS

El plan aliado primigenio preveía el desembarco de dos divisiones de los EEUU y de otras dos británicas en las playas de Omaha, Gold y Juno. Eisenhower y Montgomery decidieron que ese plan era débil e introdujeron dos playas más, Utah (para acercarse a Cherburgo) y Sword (para atacar Caen el primer día de invasión y conquistarla). Se incrementaron las fuerzas de asalto y se introdujo la idea de un asalto masivo aerotransportado para proteger los dos flancos del desembarco.

Se aumentaron también las unidades acorazadas, el apoyo naval y el potencial aéreo.

Las fuerzas de asalto aliadas estaban compuestas por una primera oleada aerotransportada (con paracaidistas y planeadores), que sería lanzada a partir de las 01.00 h del 6 de junio. Estas eran las divisiones 82ª y 101ª Airborne de los EEUU, en el flanco oeste del área de invasión y la 6ª Airborne británica en el este. Su misión era controlar los puentes y ríos que flanqueaban la zona de asalto (el terreno entre los ríos Douve y Dives), limpiar de obstáculos las zonas de aterrizaje de planeadores y destruir ciertos puntos clave de las defensas alemanas.

Sobre las 06.30 h comenzarían los desembarcos en las cinco playas, designadas de oeste a este como UTAH, OMAHA, GOLD, JUNO y SWORD.

Esta tarea recayó, en Utah, en la 4ª División de Infantería americana. En Omaha en las Divisiones 1ª y 29ª de Infantería de los EEUU (por sus defensas, esta playa fue asaltada por dos divisiones). En Gold desembarcó la 50ª División británica, en Juno la 3ª División de Infantería canadiense y finalmente en

Sword la 3ª División británica, junto con la Brigada de Servicios Especiales de Lord Lovat. La 79ª División Acorazada británica reforzaba, con medios blindados especiales, los ataques británicos y canadienses en las playas.

Al mando de todas estas fuerzas se encontraba el Mariscal británico Bernard Law Montgomery (21º Grupo de Ejércitos). Sus subordinados inmediatos eran el General Omar Bradley al mando del Primer Ejército de los EEUU (V y VII Cuerpos, para Omaha y Utah) y el General Miles Dempsey con el Segundo Ejército británico (I y XXX Cuerpos de Ejército, para Gold, Juno y Sword).

El desembarco aerotransportado americano fue un desastre, pero aun así consiguió confundir a las tropas alemanas. El británico fue aceptable y, de hecho, la 6ª División Aerotransportada fue la única división aliada que cumplió los objetivos que tenía asignados para el martes 6 de junio.

En las playas la suerte fue dispar. En Utah el desembarco fue relativamente bien con pocas bajas, al igual que en las playas británicas de Gold y Sword. Sin embargo, en las playas de Omaha y Juno todo fue mal. Los americanos en Omaha, fracasaron y su primera oleada se acercó a un 70% de bajas (30% de muertos y el resto heridos), estando el alto mando aliado a punto de ordenar el reembarque de las tropas. Finalmente, sobre el mediodía, las tropas consiguieron salir de la playa y la situación se estabilizó. En Juno, la playa de los canadienses, la situación fue parecida a la de Omaha, con porcentajes de bajas similares en las primeras oleadas. El éxito de los medios acorazados británicos, que acompañaron a los canadienses, equilibró la situación. En Omaha los medios acorazados fallaron por completo.

El apoyo aéreo, a cargo de la USAAF y la RAF, fracasó en los bombardeos previos, aunque durante el día fue mejorando. Los cazas, sin embargo, barrieron del cielo a la Luftwaffe. La USAAF realizó el día "D" 1.700 salidas de bombardeo pesado, 820 de bombarderos medios (con un total unitario de 5.000 tm de bombas), 2.060 de cazabombarderos y 1.850 salidas de cazas. La RAF se encargó del bombardeo nocturno previo a los desembarcos (sobre las 03.00 h del 6 de junio), mientras que la USAAF realizó su ataque al amanecer del día "D", sobre las cinco playas, las baterías de costa y los núcleos de resistencia de la península de Cotentin. Cerca de 1.200 bombarderos B-17, B-24 (cota de bombardeo desde 5.000 metros) y Marauder B-26 (estos desde baja cota) saturaron la zona, aunque solamente los Marauder acertaron alguno de los blancos designados en la zona de Utah. El resto fallaron estrepitosamente en su misión.

El mando de las fuerzas aéreas aliadas recayó en el Vicemariscal del Aire británico Leigh-Mallory.

Las fuerzas navales aliadas formaban la mayor flota jamás reunida en la Historia, con un total de unos 2.700 buques y 4.126 lanchas de diversos tipos. Entre ellas 1.485 lanchas de asalto de personal (LCA/LCVP), 486 lanchas para vehículos (LCM), 247 buques de desembarco de infantería (LCI), 873 buques de desembarco de carros (LCT) y 2.583 camiones anfibios DUKW.

Entre todos destacaban siete acorazados, dos monitores (buques con una torre doble de acorazado de 381 mm), 23 cruceros, 105 destructores, 736 buques auxiliares y 864 buques mercantes.

Una gran flota de 255 dragaminas y minadores precedían a los convoyes principales, abriendo canales navegables entre los campos de minas marítimos que los alemanes habían tendido en las aguas del canal de la Mancha. Dos minisubmarinos de la Royal Navy, los X20 y X 23, actuaron como faro-guía para los lanchones de desembarco en las playas de Juno y Sword. Los aliados remolcaban a lo largo del Canal las secciones desmontables necesarias para ensamblar dos puertos flotantes (Mulberry) en Arromanches y en la playa de Omaha. Cada uno de ellos sería la pieza clave del esfuerzo logístico aliado destinado a reforzar y abastecer la cabeza de puente en Francia.

Un oleoducto submarino (Pluto) sería tendido entre Inglaterra y Cherburgo en cuanto la zona fuera conquistada. Sería otro de los grandes retos tecnológicos de la guerra con 130 kilómetros de tuberías que cruzaban el canal de La Mancha. Hasta su instalación completa, el 12 de agosto, el combustible aliado fue descargado por petroleros cercanos a la costa, en Port en Bessin. Con ello se simplificaba el abastecimiento de combustible para el 21º Grupo de Ejércitos de Montgomery. Todo este potencial naval estaba coordinado por el Almirante de la Royal Navy Ramsay.



Al final del día "D" los aliados estaban establecidos precariamente en Francia, aunque no habían logrado alcanzar casi ninguno de los objetivos previstos. El más importante era la ciudad de Caen, que debería haber sido conquistada el mismo día 6 de junio y que sin embargo no lo sería hasta el 19

David Díaz Cabo

de julio. El 26 de junio cayó la ciudad de Cherburgo. La batalla continuó con los americanos luchando por liberar St. Lô y los británicos lanzando una serie de tres ofensivas en la zona de Caen (Epsom, Charnwood y Goodwood). Los alemanes comenzaron a traer refuerzos desde toda Europa y Normandía vivió batallas terrestres durante dos meses más, hasta que la operación “Cobra” rompió el frente y embolsó a los alemanes en Falaise (21 de agosto), dando por terminada la llamada “Batalla de Normandía”.

Nuestra visita comienza en las cercanías de la población de St. Germain de Varreville, en plena playa de UTAH. A partir de ahí y marchando siempre hacia el este, recorreremos los lugares más emblemáticos del famoso “Día más largo”.

Para tener una buena orientación sobre la posición de los lugares reseñados, les recomiendo repasar los mapas de situación adjuntos, donde están reflejadas todas las poblaciones y posiciones de las que se habla en esta guía.