

RICK ATKINSON

Premio Pulitzer

Autor de *Un ejército al amanecer* y *El día de la batalla*

LOS CAÑONES DEL ATARDECER

La guerra en Europa, 1944-1945



CRÍTICA

RICK ATKINSON

LOS CAÑONES
DEL ATARDECER

La guerra en Europa,
1944-1945

CRÍTICA
BARCELONA

Primera edición: noviembre de 2014

Los cañones del atardecer
Rick Atkinson

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal)

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra.
Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

Título original: *The Guns at Last Light*

© 2013, Rick Atkinson

© 2013, de la traducción, Juan Rabasseda-Gascón y Teófilo de Lozoya (partes 1 y 2); Silvia Furió Castellví (partes 3 y 4).

© Editorial Planeta S. A., 2014
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)
Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.

editorial@ed-critica.es
www.ed-critica.es
www.espacioculturalyacademico.com

ISBN: 978-84-9892-761-0
Depósito legal: B- 21759 - 2014
2014. Impreso y encuadernado en España por Unigraf

Índice

<i>Lista de mapas</i>	11
<i>Leyendas de los mapas</i>	13
<i>Cadena de mandos aliada</i>	15
<i>Prólogo</i>	17

PRIMERA PARTE

1. LA INVASIÓN	69
La lejana costa	69
La primera oleada	79
La playa del infierno	92
Un paraíso del conquistador	110
2. EL AFIANZAMIENTO	123
«Esa delgada y larguísima línea de angustia personal»	123
Un mundo de artilleros	128
Sólo se vence un terror con otro terror	141
Cuán fácil es crear un fantasma	149
3. LA LIBERACIÓN	165
Una monstruosa fábrica de muerte	165
El día despejado se oscurece	183
Los ministros de tu castigo	194
La historia más hermosa de nuestros tiempos	221

SEGUNDA PARTE

4. LA PERSECUCIÓN	241
«El cazador está hambriento»	241
La avenida de la fetidez	255
«¡Hacer de tripas corazón y a volar!»	277
5. FRENTE AL MURO OCCIDENTAL	295
«Cinco panes de cebada y dos pececillos»	295
Cada aldea, una fortaleza	304
Un mercado y un jardín	320
Ni saeta que vuela de día	342
6. LOS BOSQUES IMPLICADOS	361
La tumba de Carlomagno	361
«No vayamos a pretender que estamos bien»	372
El peor lugar imaginable	382

TERCERA PARTE

7. EL BATIR DE ALAS	405
Una ciudad demasiado pequeña para la tragedia	405
«Fe en un universo amable»	410
A la tierra de la desolación	428
«La Providencia decreta y nosotros debemos obedecer»	440
8. UNA SOMBRA INVERNAL	459
«Somos todos tan humanos que resulta penoso»	459
Apostándolo todo a una sola carta	470
La línea de la luz	479
«Espacio, muchachos. Hay peligro más adelante»	494
9. LAS ARDENAS	505
Una cita en alguna ciudad en llamas	505
«¿Por qué no están haciendo las maletas?»	524
Una guerra despiadada	537
«La gloria tiene un precio»	557
Rumores de agonía	572

CUARTA PARTE

10. LOS ARGONAUTAS	587
Ciudadanos del mundo	587
Una conferencia profética	598
«Solo nuestros ojos están vivos»	617
11. TRAVESÍAS	639
La puerta interior de Alemania	639
Dos si por el mar	653
«El enemigo tiene motivos para temerle»	667
Las peleas de los amantes son parte del amor	675
12. VICTORIA	689
La marca de la bestia	689
El País del Dragón	698
«Dios, ¿dónde estás?»	710
Un gran silencio	725
<i>Epílogo</i>	733
<i>Notas</i>	747
<i>Bibliografía selecta</i>	987
<i>Agradecimientos</i>	1025
<i>Índice analítico</i>	1033

La invasión

La lejana costa

La costa de Normandía estaba cada vez más cerca, y comenzaron a cesar los cánticos. Las estrellas iluminaban con su luz plateada una larga columna de ochocientos aviones que conducían a trece mil paracaidistas americanos a la batalla. Volaban bajo, en dirección sur, casi rozando las profundas aguas del canal de la Mancha, para luego virar rápidamente hacia el este y remontar el vuelo entre las islas de Guernsey y Alderney. Ante ellos, bajo la luz de la luna, se extendía la península de Cotentin, famosa por su ganado y atestada de alemanes. Para hacerse oír por encima del rugir de los motores, los jefes de salto gritaron a sus hombres que se prepararan. Con un portentoso *click* fueron abriéndose los paracaídas de los dieciséis o diecisiete hombres que saltaban de cada compartimento, formando líneas estáticas suspendidas en el aire. Poco después de la una de la madrugada del martes, 6 de junio de 1944, un capitán, de pie junto a la puerta abierta de su avión azotada por el viento, asomó la cabeza y, contemplando cómo las olas golpeaban la playa, exclamó: «¡Salud a Francia!». Se encendieron unas luces rojas que avisaban de que en cuatro minutos iban a llegar a las zonas de lanzamiento: tres precisos sectores de forma ovalada en el caso de la 101.^a División Aerotransportada que iba a la cabeza, y otros tres en el de la 82.^a que la seguía.¹

De pronto Francia desapareció. Un enorme banco de nubes grises, inesperado y tan denso que los pilotos apenas podían ver las puntas de las alas de sus propios aparatos, engulló los aviones, escuadras enteras de aviones. Las formaciones se desintegraron cuando los Dakota C-47 empezaron a elevar el vuelo y a bajar en picado para no colisionar. Oscuros pedazos de tierra aparecían en medio de aquellas tinieblas para luego desaparecer rápidamente, y fue entonces cuando las baterías antiaéreas alemanas comenzaron a abrir fuego apuntando

hacia las nubes. La luz de los reflectores y de las bengalas de magnesio iluminaba las trincheras, deslumbrando a los pilotos inexpertos que viraban bruscamente hacia la izquierda y hacia la derecha a pesar de haber recibido la orden de evitar los bandazos. Los proyectiles trazadores del enemigo dejaban una estela «suficientemente densa para caminar por ella» y abrían caminos en un cielo salpicado de los destellos del fuego antiaéreo, como contaba un paracaidista, y las bombas impactaban en los caparazones de aluminio como si «alguien arrojara cincuenta kilos de clavos contra un lado del avión». Tres soldados perecieron cuando en el fuselaje de su aparato se abrió un humeante agujero de setenta centímetros de diámetro; otros doce formaron un lío tan grande tras resbalar en los vómitos que cubrían el suelo de su avión que tuvieron que regresar a Inglaterra sin saltar.²

Incluso cuando el banco de nubes comenzó a disiparse por el este, las tripulaciones, desconcertadas, confundían una y otra vez un pueblo por otro. Algunos de los paracaidistas encargados de marcar el camino que habían saltado una hora antes o bien cayeron en un sector distinto del que se suponía que debían iluminar —valiéndose de transmisores electrónicos y siete luces señalizadoras dispuestas en forma de T— o bien se encontraron con grupos de soldados enemigos que infestaban la zona. En cualquier caso, la luz verde que indicaba el momento de los lanzamientos empezó a encenderse en las cabinas de los aviones. Algunas lo hicieron demasiado pronto o demasiado tarde, provocando que los paracaidistas cayeran en el mar. En algunos casos, los cargamentos bloqueaban las portezuelas de los aparatos, circunstancia que retrasó el salto de los paracaidistas, obligándolos a caer a tres kilómetros o más de distancia del lugar previsto. En otros casos, los aviones no consiguieron descender lo suficiente para volar a los ciento cincuenta metros de altitud recomendados para los lanzamientos o no lograron disminuir su velocidad hasta bajar a los ciento setenta y cinco kilómetros por hora; los paracaídas se abrían con tanta violencia debido a la fuerza G que «todo lo que llevaba en los bolsillos simplemente salió volando después de que se reventaran las costuras reforzadas de los pantalones», recordaría un paracaidista. Mientras caían, las raciones de comida, las granadas y la ropa interior se mezclaban con palomas arrulladoras en medio de la noche. El fuego de los cañones se intensificó hasta crear «una especie de muralla de llamaradas». En lugar de medio minuto, «el viaje de descenso duró mil años», comentaría más tarde un soldado a su familia. Un paracaídas se enganchó en un estabilizador vertical, arrastrando con él a su usuario; otro soldado cayó precipitadamente bajo una campana de seda en llamas. Los hombres cuyos paracaídas habían fallado en el momento de abrirse caían en tierra haciendo un ruido parecido, según un soldado, al de «un melón cuando cae de un camión».³

«Encogí las piernas para convertirme en un objetivo lo más diminuto posible», escribiría un hombre del 507.º Regimiento de Infantería Paracaidista.

«Tiré de las bandas suspensorias para tratar de evitar los proyectiles.» La cabina de un C-47 en llamas era pasto del fuego mientras los soldados, desesperados, saltaban por la puerta del avión antes de que este se inclinara hacia la izquierda, luego perdiera velocidad y acabara estrellándose. La mayoría de los paracaidistas logró sobrevivir, pero no la tripulación del aparato. Un edificio en llamas próximo a Saint-Côme-du-Mont proporcionó a los defensores alemanes suficiente iluminación para alcanzar fatalmente a un comandante de batallón, a su segundo al mando y al comandante de una compañía antes de que cayeran en suelo francés. Otros tres comandantes de compañía fueron capturados.⁴

La Operación Albany, la misión de la 101.^a División Aerotransportada, tenía por objetivo capturar cuatro pasos elevados, cada uno de ellos a aproximadamente un kilómetro y medio de distancia del siguiente, que unían la playa Utah con el interior de la península de Cotentin. Los planificadores americanos tenían conocimiento de que los ingenieros alemanes habían inundado las marismas situadas tras las dunas —llegando a alcanzar el agua dos y hasta cuatro metros de altura— después de haber embalsado ocho riachuelos con la ayuda de cantos rodados y de ramas de árboles para dejar aislada a cualquier fuerza invasora que llegara a la costa. Pero los planificadores americanos no sabían que las inundaciones provocadas por el enemigo tenían, en realidad, unos objetivos mucho más ambiciosos. Los canales, los embalses y los diques del sureste de Cotentin, algunos de los cuales se remontaban a los tiempos de Napoleón, drenaban las cuencas de los ríos Douve y Merderet, creando tierras de pasto para las famosas vacas de la región. Ya a finales de 1942, las fuerzas de ocupación alemanas habían cerrado unas compuertas y abierto otras, permitiendo que la acción de las mareas creara un mar interior de más de quince kilómetros de longitud y de hasta tres metros de profundidad. La vegetación y los cañaverales de la zona eran tan espesos que ni tan siquiera el millón de fotos aéreas tomadas por los vuelos de reconocimiento de los Aliados habían revelado el alcance de las inundaciones. Nadie quedó más sorprendido que los numerosos paracaidistas que, desconcertados, a su llegada a la costa de Francia, se habían quitado en el avión los chalecos salvavidas simplemente para verse arrastrados por su pesado equipamiento a unas tumbas salobres.⁵

A las cuatro de la mañana, mientras miles de paracaidistas desorientados y desperdigados deambulaban perdidos en medio de la noche, llegaron los primeros cincuenta y dos planeadores «cual bandada de cuervos», según un comentario alemán. Eran, en su mayoría, aparatos Waco de quince metros de longitud, todos ellos tan endebletes que «podían ser atravesados por una flecha», como reconocería un capitán, y carecían de las partes frontales reforzadas que habían sido solicitadas en febrero, pero que aún no habían llegado. Cuando se soltaron de los aviones remolcadores, comenzaron a planear hasta aterrizar; los pilotos con poca o ninguna experiencia en vuelos nocturnos intentaban tocar tierra mientras las balas acribillaban el armazón cubierto de tela del aparato,

produciendo un sólido parecido, en palabras de un oficial de vuelo, al de «una máquina de escribir cuando repica en un papel mal colocado». Algunos pudieron encontrar la zona de aterrizaje en las inmediaciones de Blossville, otros chocaron con muros, con troncos de árboles, con animales que dormitaban o con las perniciosas estacas clavadas en el suelo para obstaculizar el aterrizaje de planeadores, las llamadas «espárragos de Rommel». Los ocho integrantes del equipo quirúrgico de la 101.^a División Aerotransportada resultaron heridos en un accidente. Un Waco, que llevaba un enorme «1» pintado en la nariz, se precipitó por una colina resbalando en la hierba húmeda, recorriendo doscientos cincuenta metros antes de colisionar con un enorme sicomoro: el piloto se rompió las dos piernas, el copiloto falleció, y en la cabina de carga, sentado en su jeep como si estuviera echando un sueñecito, encontraron al segundo al mando de la 101.^a Aerotransportada, el general de brigada Don F. Pratt, muerto con el cuello roto. Los supervivientes lograron salir del planeador rompiendo la tela que recubría el armazón del aparato —«salieron por aquel agujero como abejas que abandonan su panal», comentaría un testigo— y, ya en suelo normando, pusieron a salvo el pequeño bulldozer, los cañones antitanque y los botiquines médicos.⁶

De los más de seis mil paracaidistas de la 101.^a División Aerotransportada que fueron lanzados aquel martes a primera hora de la mañana, apenas mil aterrizaron en los objetivos marcados para la hora H o cerca de ellos. De los aproximadamente mil quinientos que habían caído muy lejos de aquel sector de unos ciento sesenta y cinco kilómetros cuadrados en el que se concentraban las zonas de lanzamiento de la división, casi todos o bien perecerían o bien acabarían siendo capturados; unos pocos lograrían salvarse con la ayuda de los mapas que los campesinos franceses arrancaron de los listines telefónicos locales para que les sirvieran de guía. Fue imposible recuperar más de la mitad de todos los equipamientos, que acabó en el fondo de diversas vegas, provocando la devastadora pérdida de radios, de morteros y de once de los doce obuses desmontables de 75 mm. Un sargento encontró en el interior de un granero a un grupo de «hombres entre la paja, envueltos en paracaídas manchados de sangre, con el rostro ennegrecido y vendajes sucios».⁷

Pero aquellos hombres resolutos, aquellos valientes conmemorados en los cancioneros, consiguieron reunirse para continuar el avance. Un oficial que llamó a la puerta de una granja para que le dieran unas indicaciones, anunció en su mejor francés: «L'invasion est arrivé»; desde la ventana del segundo piso una voz replicó, «Très bien». El comandante de la 101.^a, el general de división Taylor, estuvo vagando en medio de la oscuridad de la noche, medio cojo, haciendo sonar una chicharra metálica de baratillo para reunir a los paracaidistas que se habían perdido. Cortésmente declinó el ofrecimiento de un campesino francés que, entregándole un viejo fusil, le dijo: «Allez me tuer un Boche». Vaya, y mate por mí a un alemán. Con los primeros destellos anaranjados del alba, Taylor

reconoció la silueta de la iglesia del siglo XI de la localidad de Sainte-Marie-du-Mont, cuyas gárgolas sobresalían de su impresionante torre. Mientras los paracaidistas y los alemanes intercambiaban disparos en el campanario y junto al confesionario, Taylor decidió enviar una pequeña fuerza al este, a Pouppeville, para aplastar a la guarnición enemiga casa por casa y capturar la salida situada en el extremo sur de la playa Utah. Unos cinco kilómetros más al norte, el 3.^{er} Batallón del 502.^o Regimiento de Infantería Paracaidista hacía lo mismo con las dos salidas del sector septentrional de dicha playa.⁸

Cinco horas después de su llegada a Normandía, los paracaidistas ocupaban las colinas de arena que daban a las marismas inundadas situadas tras las dunas, a la espera de que apareciera por el mar la Fuerza U.⁹

En junio de 1940, capitaneadas por oficiales a lomo de caballos, las primeras tropas alemanas habían llegado a la localidad de Sainte-Mère-Église cantando *Wir fahren gegen England*. Aunque al final no habían proseguido con su viaje a Inglaterra, la vida en calidad de invasor de Normandía resultaba bastante placentera. Los relojes ajustaron su hora a la de Berlín, y se emitieron cartillas de racionamiento para la población local, garantizando mucha mantequilla y nata para la raza dominante. Una enorme bandera con la cruz gamada ondeaba ante el ayuntamiento, junto a una fuente considerada milagrosa otrora por los peregrinos. Después de cuatro años de ocupación, los campesinos seguían acudiendo los días de mercado para pesar su lana y su trigo bajo los castaños y los tilos situados enfrente de la antigua iglesia, con sus ventanales góticos y su barandilla con tréboles de cuatro hojas esculpidos. Una pequeña guarnición de artilleros austríacos tenía su campamento en las inmediaciones. Conducía camiones a gasógeno, y se contaba que su viejo comandante había sido en otros tiempos crítico musical para un periódico vienés; por lo visto, en aquellos momentos todo su interés se centraba exclusivamente en un buen vaso de vino. No obstante, la preocupación cada vez mayor que tenían los alemanes ante la posibilidad de que se produjera una invasión podía ser percibida en la construcción enfiebrada de espárragos de Rommel la pasada primavera, así como en las cuantiosas multas impuestas por sintonizar la BBC.¹⁰

Para los seis mil hombres de la 82.^a División Aerotransportada que arribaron a Normandía una hora después de la 101.^a no había un objetivo más importante que Sainte-Mère-Église. Las carreteras de los cuatro puntos cardinales convergían en esta localidad, y el cableado de comunicaciones que iba de Cherburgo, en el norte, a Carentan, en el sur, pasaba por Sainte-Mère. Si no conseguía ocupar el pueblo, la 82.^a no tenía «prácticamente ninguna posibilidad de llevar a cabo operaciones ofensivas al otro lado del río Merderet y en el oeste de la región», indicaba un informe militar. Así pues, cuando a finales de mayo se procedió de repente a cambiar las zonas de lanzamiento de la división,

se optó por agruparlas alrededor de esta encrucijada de caminos medieval, una apacible población de alrededor de mil almas.¹¹

Por desgracia, en los lanzamientos de la Operación Boston reinó aún más el caos que en los de la Operación Albany. Los paracaidistas cayeron a unos veinticuatro kilómetros al norte de las zonas previstas, y a unos cuarenta kilómetros al sur; los que fueron lanzados muy lejos al este y al oeste desaparecieron en aguas del Atlántico. De los planeadores que los seguían, menos de la mitad aterrizaron en un radio de dos kilómetros de la zona establecida, y muchos sufrieron graves percances, con la consiguiente pérdida de equipos muy necesarios, como los cañones antitanque y otras máquinas pesadas. El general de brigada Jim Gavin, que había temido que se produjera otro Little Bighorn, fue a parar a un manzano y pasó las primeras horas del 6 de junio con un fusil M-1 en mano, obligando a empujones a las fuerzas dispersas a dirigirse hacia los importantes puentes del Merderet a su paso por La Fièrre y por Chef-du-Pont. Los soldados se desnudaron en plena noche para bucear en las zonas pantanosas en busca de los equipos. Un tren alemán que fue capturado en la estación de Chef-du-Pont solo sirvió para proporcionar queso normando y botellas vacías. Un enfrentamiento en el Merderet llegó a ser tan intenso que los paracaidistas no solo abatieron soldados enemigos, sino que también acabaron con los animales que había en un establo. A su paso por una carretera sin asfaltar, un teniente al frente de una patrulla mató a bayonetazos a tres alemanes heridos; «consideraba que no podía cargar con prisioneros —indicaba un informe de la unidad—, de modo que los despachó». En los corazones ya había empezado a despertar el lobo.¹²

De los tres regimientos de infantería paracaidista de la división, solo el 505.º realizó un buen aterrizaje al noroeste de Sainte-Mère. Un incendio, provocado tal vez por una silbante bengala, había despertado a la población y a la guarnición alemana de la localidad. Mientras un sacristán hacía sonar las campanas de la iglesia, los hombres y las mujeres del pueblo formaban una cadena humana desde la bomba situada en el mercado del ganado hasta la villa que ardía al otro lado de la plaza de la iglesia y se pasaban unos a otros cubos de lona llenos de agua para sofocar el incendio. Fue entonces cuando, sin avisar, los C-47 aparecieron rugiendo en el cielo, como un enjambre, soltando paracaidistas que, despavoridos, tiraban de las bandas de sujeción de sus arneses para alejarse de las llamas y de los artilleros alemanes que respondían a la señal de alarma.¹³

Unos cuantos americanos perecieron en pleno lanzamiento, incluido un joven paracaidista que quedó colgado de las ramas de un árbol «con la mirada fija, como si estuviera contemplando los orificios que las balas habían abierto en su propio cuerpo», según contaría el alcalde de Sainte-Mère. Pero centenares de ellos consiguieron llegar a tierra sanos y salvos después de que los pilotos dieran media vuelta en medio del fuego de la artillería enemiga para encontrar

la zona de lanzamiento correcta. El comandante del 3.^{er} Batallón, el teniente coronel Edward C. Krause, apodado *Cannonball* [«Bala de Cañón»], consiguió reunir a una cuarta parte de sus hombres. Conducidos a través de las sombras de los setos vivos por un francés ebrio que eligieron como guía, los estadounidenses entraron sigilosamente en Sainte-Mère por el noroeste, saltando de un portal a otro con la orden de no abrir fuego y de utilizar exclusivamente puñales, bayonetas y granadas. Diez alemanes perecieron en la defensa de la localidad que habían ocupado durante cuatro años, pero la mayoría huyó y unos cuantos dormilones fueron capturados en sus literas. A unos cuatrocientos metros de la plaza de la iglesia, Krause cortó personalmente el cable de comunicaciones con Cherburgo. Las patrullas levantaron barricadas en las afueras con minas antitanque y explosivos plásticos (granadas de mano Gammon). Se creó un grupo de enterradores para bajar de los árboles a la media docena de paracaidistas muertos que todavía colgaban de las ramas de los castaños.¹⁴

Enfrente del ayuntamiento, Krause sacó de su macuto la misma bandera estadounidense desplegada en Nápoles después de que el batallón entrara en esa ciudad el 1 de octubre de 1943. La izó en un asta poco firme, luego, cuando ya eran las cinco de la mañana, envió a uno de los hombres más rápidos —pocas radios habían sobrevivido al lanzamiento— con un mensaje para el comandante de la división, el general Matthew B. Ridgway: «Estoy en Sainte-Mère-Église». Al cabo de una hora, un segundo hombre se encargó de llevar corriendo una posdata: «He asegurado Sainte-Mère-Église». Los estadounidenses acababan de liberar su primera localidad francesa.¹⁵

Al amanecer, ochocientos dieciséis aviones y cien planeadores habían dejado en el continente a más de trece mil soldados; únicamente veintiún aparatos habían sido derribados, una cifra muy inferior a la augurada y temida por el mariscal del Aire Leigh Mallory. Pero solo uno de los seis regimientos había sido lanzado en la zona prevista, y era el único regimiento capaz de combatir como una fuerza de tres batallones sólida y unida, aunque a medio gas. Los comandantes del Aire no habían enviado un avión de inspección para comprobar las condiciones meteorológicas, un avión que habría podido avisar de la presencia de bancos de nubes bajas, por lo demás habituales en Normandía en el mes de junio; este fallo fue una muestra de negligencia, por no decir de irresponsabilidad. La dispersión mermó la capacidad de combate de una fuerza armada con poco más que fusiles y granadas. Pero, como en Sicilia, aquel desorden «no fue un mal que por bien no viniera», como señalaría la historia oficial del ejército: la dispersión confundió al enemigo como a los dispersos. Por toda la península de Cotentin pudo oírse el chirrido metálico de los cables telefónicos y telegráficos al ser cortados por los paracaidistas. Los alemanes capturados fueron obligados a tenderse en el suelo boca arriba en círculo tocándose los pies, a la espera de ser evacuados a un campo de prisioneros. Otros muchos que sufrieron emboscadas simplemente perecieron.¹⁶

Poco antes del amanecer, un bombardero ligero americano llevó a cabo la primera misión nocturna de reconocimiento aéreo en Europa, iluminando el paisaje normando desde una altura de casi 2.500 metros con una lámpara eléctrica de doscientos millones de bujías que se encontraba en la bodega de bombas abierta del aparato como si fuera un sol diminuto. Tras efectuar ciento ochenta fotografías, el avión dio media vuelta y puso rumbo a Inglaterra, donde los analistas estudiarían la película, imagen por imagen, en busca de tanques alemanes avanzando hacia la península de Cotentin para emprender el inevitable contraataque.¹⁷

Unos ochenta kilómetros más al este, los primeros efectivos de la 6.^a División Aerotransportada británica habían empezado a cruzar la costa de Francia, ávidos de venganza después de cinco años de guerra. Con la esperanza de alcanzar a algún alemán dormido, lanzaban todo tipo de objetos por las puertas abiertas de sus aviones de transporte: ladrillos en los que habían escrito obscenidades, un balón de fútbol pintado para que pareciera el rostro de Hitler y una cabeza de alce disecada robada en un pub de Exeter. Entre paracaidistas y soldados que iban a aterrizar en planeadores, unos cinco mil hombres los seguían.¹⁸

Dos brigadas paracaidistas tenían el cometido de asegurar el flanco izquierdo de la Operación Overlord capturando los puentes sobre el Orne y su canal al noreste de Caen, y volando los del río Dives, que discurría más o menos paralelo a unos ocho kilómetros más al este. Muchas de las vicisitudes vividas por sus camaradas americanos en la península de Cotentin también las sufrieron los británicos: más de la mitad de los hombres encargados de marcar el camino aterrizaron en el lugar equivocado, y sus transmisores electrónicos y sus focos señalizadores acabaron dañados, se extraviaron o fueron imposibles de ver desde el aire después de ser colocados de manera inoportuna entre las largas espigas de trigo. Las maniobras evasivas desequilibraron a algunos paracaidistas, retrasando sus saltos; de un conjunto de noventa y un aviones, solo diecisiete sobrevolaron la zona correcta en el momento de los lanzamientos. Una bomba antiaérea abrió un boquete en el fuselaje de un aparato, provocando que un comandante de la 3.^a Brigada saliera disparado al exterior. Con una línea estática enrollada alrededor de la pierna, permaneció colgado bajo el avión durante media hora hasta que pudo ser rescatado e introducido de vuelta a la cabina. Regresó a Inglaterra y más tarde, el mismo 6 de junio, volvió a Francia en planeador, confundido pero ileso.¹⁹

Peor suerte corrieron los hombres que cayeron en el Atlántico o en el valle inundado del Dives. Un general de brigada, mojado de la cabeza a los pies, tardó cuatro horas en vadear el río cerca de Cabourg, echando a perder los sesenta saquitos de té que se había cosido al uniforme. «Podíamos ver dónde había caído un paracaídas por los círculos de seda que flotaban en el agua», informaría

un oficial. Durante los cincuenta años siguientes seguirían apareciendo cadáveres en los lodazales del Dives.²⁰

En medio de tantas calamidades, sin embargo, hubo algo que celebrar. Seis enormes planeadores Horsa, un aparato bautizado con este nombre en honor de un rey sajón, pero llamado comúnmente «la Morgue Voladora» por su tendencia a desintegrarse en aterrizajes difíciles, se encargaron del transporte de ciento ochenta y un hombres a las órdenes del comandante John Howard, un antiguo policía de Oxford. Animados por grandes cantidades de té con buenas dosis de ron, también habían entonado sus cánticos —*It's a Long Way to Tipperary* y *Cow Cow Boogie*— hasta que los pilotos gritaron, «¡Desenganchamos!», y las dos sogas de remolque se soltaron de los bombarderos Halifax que volaban delante de ellos. Durante unos tres minutos Howard y sus hombres permanecieron sentados en silencio. El viento golpeaba los alerones produciendo un sonido ensordecedor, y los soldados, todos cogidos del brazo, apretaron los puños. Tres Horsa encabezados por el *Lady Irene* se deslizaron zigzagueando hacia el oeste hasta que un piloto divisó su objetivo y exclamó de repente: «¡Hostia, ahí está el puente!». Y luego: «¡Preparados para el impacto!». Haciendo un ruido parecido, según un soldado, al de «una sábana gigante que se desgarra en pedazos», los planeadores chocaron en suelo francés a una velocidad de ciento sesenta kilómetros por hora, dando bandazos y rebotando en el aire, y perdieron las ruedas para finalmente estabilizarse sobre los patines, provocando unas estelas anaranjadas de chispas tan fulgurantes que los americanos las confundieron con balas trazadoras alemanas. Confusos, pero ilesos, Howard y sus hombres salieron precipitadamente del aparato por los agujeros abiertos en el fuselaje, llevando a rastras sus subfusiles Sten y cubos de lona repletos de granadas.²¹

Allí, a apenas cincuenta metros de la maltrecha nariz del *Lady Irene*, se encontraba el achaparrado puente de Bénouville sobre el canal de Caen. Un centinela atónito dio media vuelta y salió huyendo, dando la señal de alarma. Una bengala Very se elevó hacia el cielo, iluminando las oscuras aguas, y cincuenta soldados enemigos —la mayoría originarios de Europa oriental integrados en las Osttruppen— se dirigieron corriendo hacia la rampa oeste del puente, mientras comenzaban a silbar balas desde las vigas y las barandillas. Pero ya era demasiado tarde: los hombres de Howard se abrieron paso a fuerza de tiros y de granadas, gritando «Able», «Baker» y «Charlie» para preservar intactas las tres secciones. «Disparábamos contra todo lo que se movía», reconocería más tarde un soldado británico.²²

El jefe de una sección fue abatido por el fuego enemigo, pero en menos de un cuarto de hora el puente estaba en poder de los británicos. El comandante alemán fue capturado cuando su automóvil, cargado de lencería y perfumes, se precipitó en una zanja: para expiar su deshonrosa conducta, pidió en vano que lo mataran. Tres tanques franceses desvencijados, pilotados por alemanes, avanzaron hacia

el puente, pero fueron recibidos con una lluvia de proyectiles perforadores lanzados por las armas antitanque PIAT. Dos huyeron, y el tercero estuvo ardiendo durante una hora después de que su tripulante lograra abandonarlo, aunque fatigosamente, tras perder las dos piernas. El comandante Howard enseguida tuvo noticia de que la otra mitad de su unidad había capturado otro puente cercano, el del río Orne a su paso por Ranville. Ordenó que aquella alentadora nueva fuera comunicada en un mensaje de radio codificado, y luego se atrincheró a la espera de refuerzos y de un contraataque más contundente del enemigo.²³

En las llanuras inundables del Orne y del Dives cayeron en picado otros planeadores tras colisionar en el aire debido a los traicioneros vientos cruzados, y algunos tuvieron que realizar aterrizajes forzosos, con los consiguientes daños en el tren de aterrizaje. Un Horsa se estrelló contra una casa y salió por el extremo opuesto, llevándose por delante una cama de matrimonio en la que seguía acostada una pareja de franceses. Los cuernos de caza y las cornetas resonaban en la noche mientras los oficiales intentaban recomponer sus compañías dispersas. Tras un intenso tiroteo, un joven paracaidista empezó a gritar completamente trastornado: «¡Han alcanzado a mi compañero! ¡Han alcanzado a mi compañero!». Los compañeros cayeron, pero también lo hicieron los puentes: los del Orne fueron capturados, y cuatro del Dives fueron volados.²⁴

Probablemente la misión más peligrosa recayera en el 9.º Batallón del Regimiento Paracaidista, cuyas órdenes eran destruir una batería costera en Melville considerada capaz de alcanzar con sus disparos la playa Sword, la más oriental de las cinco previstas para el desembarco en Normandía. Rodeados por una cerca, campos de minas, espesas alambradas y nidos de ametralladora atrincherados, los grandes cañones y sus doscientos artilleros estaban protegidos por un sistema fortificado de hormigón armado con puertas de acero, cuyos muros tenían casi dos metros de espesor, y que estaba cubierto por unos cuatro metros de tierra. De los setecientos cincuenta paracaidistas lanzados para llevar a cabo la hazaña, solo ciento cincuenta cayeron cerca de la zona prevista. Y de los sesenta pedazos de torpedo Bangalore —tubos metálicos empaquetados con explosivos para la destrucción de alambradas—, solo se habían encontrado dieciséis a eso de las tres de la madrugada.²⁵

Pero poco importó. Los Bangalore abrieron dos agujeros en vez de los cuatro planeados. Los paracaidistas pasaron por ellos y avanzaron a rastras para desactivar con sus propias manos las minas y las trampas cazabobos. Mientras se dirigía un ataque de diversión contra la puerta principal, los equipos de asalto mataron a todos los alemanes que encontraron, y neutralizaron los cañones inutilizando sus culatas. Un oficial de comunicaciones envió una paloma mensajera a Inglaterra con la noticia. Aunque los cañones eran menos numerosos y más pequeños de lo imaginado —dos en lugar de cuatro, y solo de 75 mm—, la peligrosa batería de Merville había caído. No obstante, se había pagado un alto

precio: «Entré con ciento cincuenta [hombres] —informaría el comandante del batallón— y cuando salí solo sesenta y cinco seguían en pie». ²⁶

Para las fuerzas aerotransportadas la cuenta de la carnicería había sido realmente elevada en uno y otro flanco del núcleo de la invasión. Menos de la mitad de los cuatro mil ochocientos soldados británicos que en aquellos momentos había en Francia estaban suficientemente cerca o suficientemente sanos y salvos para unirse a los combates el 6 de junio formando unidades consistentes; sin embargo, esta fuerza superaba en número a la de los americanos en el oeste. Pero ese día sería célebre antes de que saliera el sol, sobre todo gracias a aquellos hombres resolutos que llegaron al escenario de la batalla por aire. A pesar de los infortunios y a pesar del caos, hicieron prácticamente todo lo que les habían pedido. Y a partir de aquel momento el futuro de la operación ya dependía de los que llegaban por mar.

La primera oleada

Un barco tras otro, un convoy tras otro, las flotas de la Operación Overlord fueron llegando a la amplia y oscura bahía del Sena. Una fuerza de vanguardia formada por dragaminas trazó un intrincado laberinto de canales despejados, demarcados por boyas que brillaban en las fosforescentes aguas del mar. Los marineros y los soldados quedaron sorprendidos al comprobar que el faro de Barfleur seguía en llamas al este de Cherburgo: era uno de los más altos y visibles del mundo, pues su doble haz de luz podía ser divisado desde una distancia de cincuenta kilómetros. Enfrente tenían la tenebrosa costa en la que, según se contaba, otrora los piratas normandos colgaban fanales de los cuernos de los bueyes para imitar las luces de los barcos y atraer así a los navegantes hacia los arrecifes con la finalidad de provocar el naufragio de las naves y arrancar luego los anillos de los dedos de los pasajeros que hubieran perecido ahogados. Lejos, a estribor, podían verse destellos dorados y rojizos sobre la península de Cotentin, y también lejos, a babor, sobre el Orne: parecía evidente que las tropas aerotransportadas habían entrado en combate como pretendían. El piloto de un Mustang F-51, contemplando aquel despliegue naval en el ancho mar, reconocería un viejo secreto obscuro: «En estas condiciones la guerra se convierte, durante un breve período de tiempo, en algo magnífico». ²⁷

Abajo los barcos cabeceaban, y en las cubiertas de los buques la magnificencia brillaba por su ausencia. Desde los alerones del puente de dos viejos vapores del Canal, el *Prince Baudouin* y el *Prince Leopold*, los fusileros observaban atentamente las aguas, más allá del oleaje producido por la proa al surcar el mar, en busca de minas. «El miedo —comentó un guardacostas a bordo de la embarcación de asalto anfibio LCI-88— es una pasión como cualquier otra.» Un médico del *Bayfield* confesó haber tomado «tanto café que cada cuatro o cinco

latidos mi corazón se aceleraba». Un sargento veterano de Virginia que viajaba en el *Samuel Chase* dijo: «La espera es siempre lo peor. El hombre puede dejar correr su imaginación». La expectación de la batalla hacía salir al filósofo que todos llevamos dentro. «Mac, cuando una bala te alcanza, ¿te atraviesa completamente?», preguntó a un compañero un joven soldado del 16.º de Infantería. Un capellán observó cómo un oficial de la Marina Real leía las *Sátiras* de Horacio: «Si quid forte jocosius hoc mihi juris cum venia dabis dixeris». «Si, pues, libre o festivo hablo de un hecho, debes dejarme usar este derecho».²⁸

A las dos de la madrugada, los altavoces del buque estadounidense *Samuel Chase* interrumpieron una partida de póker e invitaron a los soldados a acudir a desayunar al comedor, donde los muchachos encargados del servicio de comidas, vestidos con chaquetas blancas, sirvieron tortitas y salchichas. En otros comedores más pequeños, las tropas tomaron emparedados fríos o carne de buey enlatada de Uruguay. En el puente del buque británico *Danae*, un oficial compartió unos tragos del «mejor brandy de 1812, procedente de una botella guardada por mi bisabuelo en 1821». Un oficial del ejército británico a bordo del *Empire Broadsword* dijo a los muchachos de los Comandos de la Marina Real: «No os preocupéis por si no lográis sobrevivir al asalto, pues disponemos de muchas tropas de refuerzo que entrarán en combate después de vosotros».²⁹

Lo que el enemigo sabía realmente de las flotas que se aproximaban seguía siendo una incertidumbre. La red de radares alemana, que se extendía desde Noruega hasta España y que en las costas del mar Negro y del Canal contaba con un centro importante cada quince kilómetros, había sido bombardeada durante el mes anterior. En los últimos días, ciento veinte instalaciones de cuarenta y siete centros situados entre Calais y Cherburgo se habían convertido en el objetivo de los cazabombarderos y de los ataques electrónicos más pertinaces que se habían lanzado hasta entonces; el sistema de alarma precoz de los alemanes había quedado reducido a aproximadamente un 5 % de su capacidad. Varias operaciones de diversión habían contribuido también a ello, incluido el empleo de tres docenas de globos con reflectores de radar para simular la presencia de buques invasores en aguas en las que nadie navegaba. Cerca de Calais, donde deliberadamente se había dejado que un centro de radares alemán siguiera en funcionamiento, los aviones aliados soltaron confeti metálico, el llamado *Window*, en el aire para imitar la firma electrónica de varias formaciones de bombarderos dirigiéndose hacia el norte de Francia. Al oeste de Le Havre y de Boulogne, unos aviones, que surcaron el cielo en formación oblonga cuidadosamente calculada, también esparcieron suficiente *Window* para simular el avance de dos grandes flotas navales —cada una ocupando una zona de quinientos dieciocho kilómetros cuadrados— hacia la costa a una velocidad de ocho nudos.³⁰

Las flotas utilizadas realmente en la Operación Overlord tenían unos ni-

veles de sofisticación electrónica sin precedentes, presagio del arte de la guerra del siglo XXI. Contaban con seiscientos tres dispositivos electrónicos para burlar los radares de búsqueda y de control de tiro de las baterías costeras enemigas, incluidos los doscientos cuarenta transmisores que llevaban a bordo las lanchas de desembarco de tanques (en adelante LCT, por sus siglas en inglés) y otras embarcaciones pequeñas utilizadas para alcanzar la playa, las ciento veinte contramedidas electrónicas de gran potencia que servían para proteger los grandes buques de guerra. Los ataques electrónicos habían comenzado a las nueve y media de la tarde, cuando los primeros barcos llegaron a las aguas de una zona situada a veinticuatro kilómetros de aquel resplandeciente faro de Barfleur.³¹

Una cosa que preocupaba particularmente eran las bombas planeadoras lanzadas desde los aviones y guiadas por los pilotos alemanes utilizando una palanca de mando y un transmisor de radio. Utilizadas por primera vez por la Luftwaffe en agosto de 1943, las bombas planeadoras —especialmente las del modelo denominado Fritz X— habían hundido el acorazado *Roma*, buque insignia de la flota italiana, y dañado gravemente el crucero ligero estadounidense *Savannah* frente a la costa de Salerno. Hitler había hecho acopio de bombas guiadas Fritz X y de otras similares, como las Hs 293, para responder a cualquier invasión; Ultra reveló que ciento cuarenta y cinco bombarderos con sistemas de radiocontrol habían despegado de aeródromos franceses. Pero los barcos aliados ya no estaban tan indefensos como lo habían estado en el Mediterráneo, donde, exasperados, los capitanes de los navíos habían ordenado encender las maquinillas de afeitar eléctricas con la esperanza de provocar interferencias en los mensajes radiados por la Luftwaffe. En aquellos momentos las doce contramedidas electrónicas distintas que estaban en funcionamiento en la bahía del Sena incluían dispositivos concebidos para actuar específicamente contra las bombas planeadoras. En los estrechos castillos de proa del buque norteamericano *Bayfield* y de otros navíos, los operadores de los osciloscopios observaban fijamente sus pantallas en busca de alguna reveladora firma electrónica de una bomba planeadora: «una señal fija, que permanecerá allí clavada tiesa y firme como el pene en erección de un hombre», según la elocuente descripción de un marinero. Tras determinar la frecuencia exacta del enemigo, en menos de diez segundos podía activarse una serie de contramedidas. O al menos eso es lo que se pretendía.³²

Los bombardeos aliados se habían intensificado a medianoche. «Cada vez que nos despertaban en plena noche, alguien exclamaba: “¡Es el Día D!”. Pero nunca lo era», escribiría Bert Stiles, piloto americano de un B-17. «Pero luego, el 6 de junio, lo fue.» Más de mil bombarderos pesados británicos atacaron baterías costeras y otros objetivos del interior en las primeras horas del día, abriendo enormes cráteres en el litoral normando. El fuego antiaéreo se elevó como una cortina de perlas, y el cielo se cubrió de llamas procedentes de los

aviones aliados dañados que intentaban regresar al Canal. Un piloto canadiense comunicó por radio que estaba perdiendo altura, y poco después envió un último mensaje antes de caer en territorio francés: «Pedidme un té para luego». Hipnotizados, los hombres a bordo del *Augusta* contemplaron cómo un bombardero que había sido alcanzado, con los cuatro motores en llamas, se precipitaba sobre su barco antes de virar a la derecha para acabar chocando contra las olas a unos dos kilómetros de popa.³³

Tras los británicos venía prácticamente toda la flota de bombarderos americana, compuesta de 1.635 aviones. Las tripulaciones de los B-26 Merodeador, conscientes de que en la península de Cotentin los paracaidistas trataban de avanzar hacia los pasos elevados del extremo oriental de la región, volaban paralelos a la costa por debajo de los mil ochocientos metros de altura para lanzar 4.414 bombas con encomiable precisión a lo largo de la playa Utah.³⁴

Menos precisa fue la fuerza principal americana, compuesta por 1.350 bombarderos pesados (entre Fortalezas Volantes B-17 y Libertador B-24) de la 8.^a Fuerza Aérea, que salió de Inglaterra a través de un enorme corredor de más de quince kilómetros de anchura, conducida por aviones guía. Para indicar el camino, estos aparatos lanzaban cada kilómetro y medio una serie de bengalas que se convertían en luminosas migas de pan. Los objetivos de la expedición incluían cuarenta y cinco fortificaciones costeras —en su mayoría a tiro de fusil desde la línea de pleamar—, situadas entre la playa Sword por el este y la Omaha por el oeste. Debido a la falta de precisión de los bombarderos pesados desde una altura de cinco mil metros —con las condiciones perfectas, ni la mitad de sus bombas tenían la probabilidad de caer a menos de cuatrocientos metros del objetivo deseado—, lo que básicamente se pretendía no era pulverizar las defensas enemigas, sino sembrar el desánimo entre los alemanes con una lluvia de metal.³⁵

Las condiciones climatológicas no eran precisamente las perfectas. En las playas el cielo estaba encapotado cuando las formaciones divisaron tierra, seis escuadrones volando a la misma altura, siguiendo una ruta perpendicular a la línea del litoral. Una semana antes Eisenhower había accedido a llevar a cabo un descoordinado «bombardeo a ciegas» en caso de necesidad, utilizando radares H2X para determinar el límite de la costa y la localización aproximada de los objetivos. La noche del 5 de junio autorizó otro cambio repentino solicitado por la 8.^a Fuerza Aérea: para no alcanzar accidentalmente a la flota de invasión que se aproximaba, los bombarderos soltarían sus cargas explosivas entre cinco y treinta segundos después de sobrevolar la zona de lanzamientos prevista.³⁶

Durante una hora y media, tres mil toneladas de bombas acribillaron el paisaje normando en un paroxismo de explosiones y polvaredas enormes. Los campos de minas, los tendidos de cable telefónico y los depósitos de cohetes del interior fueron destruidos, pero menos del 2 % de todas las bombas cayó en las zonas de asalto, y prácticamente ninguna alcanzó la línea de la costa y las

fortificaciones de las playas. Las repetidas advertencias de que había que evitar cualquier acción fratricida «tuvieron un efecto: el exceso de cautela en las mentes de la mayoría de los hombres que formaban parte de las tripulaciones de los bombarderos», concluiría posteriormente un estudio de la 8.^a Fuerza Aérea; algunos añadieron «muchos segundos» al medio minuto de retraso ya establecido para el «lanzamiento de las bombas». Casi todas las cargas fueron soltadas a un kilómetro y medio o tres de la costa, y algunas incluso a una distancia mayor. Se malgastaron muchos miles de bombas; los defensores no fueron expulsados de sus guaridas de hormigón. Solo las primeras tropas invasoras podrían averiguar cuando llegaran a las playas si el enemigo se había desmoralizado o no ante las llamas y el ruido apocalíptico que los había rodeado.³⁷

A lo largo y ancho de la bahía, se oía el traqueteo de pesadas cadenas deslizándose por los escobenes; las anclas, una tras otra, golpeaban con fuerza el mar y desaparecían de la vista para hundirse en sus oscuras aguas. Una voz angustiada gritaba desde la cubierta de un barco: «¡Por Dios! ¿Por qué demonios no enviamos un telegrama a esos malditos alemanes para decirles que ya estamos aquí?». Otra voz exclamaba: «¡Señor, anclaje a diecisiete brazas!».³⁸

A bordo del *Princess Astrid*, a diez kilómetros de la playa Sword, el llamamiento por un altavoz —«¡Tropas a formar! ¡Tropas a formar!»— hacía subir a la caótica cubierta a los hombres que integraban las unidades de asalto. En los barcos que se encontraban a once kilómetros de la playa Omaha, los soldados del 116.º de Infantería avanzaban en hilera a través de una cortina doble para subir a la cubierta de intemperie. Las lanchas de desembarco, descritas como «enormes cajas de zapatos metálicas», colgaban de los pescantes, a la espera de llenarse de soldados; otras serían arriadas vacías, chocando en su descenso contra los cascos de acero de los buques, para que en ellas embarcaran los soldados que iban a bajar por las redes de carga que en aquellos momentos los marineros soltaban a uno y otro lado de los navíos. Un teniente de los guardacostas a bordo del *Bayfield* observaba cómo las tropas «se ajustaban los petates, armaban las bayonetas y fumaban un cigarrillo como si fuera el último de su vida. Reinaba un silencio absoluto». En su diario garabatearía a continuación el siguiente comentario: «Uno tiene la sensación de dirigirse hacia un gran abismo».³⁹

El 6 de junio, el crepúsculo náutico matutino se produjo en Normandía a las 05:16, cuando el sol ascendiente se situó a doce grados por debajo del horizonte. Durante los siguientes cuarenta y dos minutos, hasta la salida del sol a las 05:58, el día que amanecía reveló lo que no habían indicado los radares enemigos. Para un soldado alemán que se encontraba en las inmediaciones de Vierville, la flota se materializó «como una gigantesca ciudad» flotante; y en Grandcamp, un muchacho francés se asomó a la ventana y vio «más barcos que mar».⁴⁰