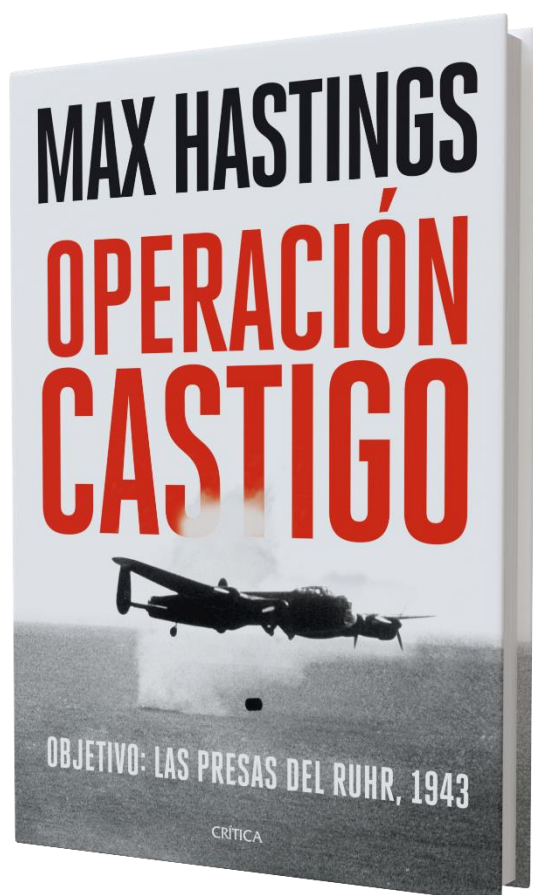


CRÍTICA



MAX HASTINGS

OPERACIÓN CASTIGO

OBJETIVO: LAS PRESAS DEL RUHR, 1943

Una epopeya militar que ha pasado a formar parte de la leyenda nacional británica.

A LA VENTA EL 10 DE NOVIEMBRE

***Material embargado hasta su publicación**

«Hastings es un maestro de la narración bélica, y de nuevo nos sorprende con un libro fascinante de principio a fin». *Keith Lowe*

«Un libro excelente que combina un formidable poder narrativo con una capacidad explicativa igualmente potente». *The Washington Post*

«Hastings revive los verdaderos ataques con enorme intensidad... Nos transporta a aquellos Lancasters, volando peligrosamente bajo, directos a la artillería antiaérea... Excepcional». *The Times*

SINOPSIS

A mediados de marzo de 1943 y con gran secreto se formó el Escuadrón X, cuya misión era romper las represas del Ruhr para inundar las tierras de cultivo y paralizar la industria en ese importantísimo valle alemán. Si bien el heroísmo de la tripulación aérea fue totalmente auténtico, al igual que la brillantez de algunos protagonistas de la misión como Barnes Wallis —el inventor de la bomba *Upkeep*—, también lo es que los comandantes que prometieron a sus jóvenes aviadores que el éxito podría acortar la guerra fantasearon salvajemente.

Hastings describe vívidamente toda la operación, desde la perspectiva puramente militar a las devastadoras pérdidas materiales y humanas: unos 1.400 civiles murieron en las inundaciones que arrasaron el valle de Möhne, más de la mitad de ellos prisioneras francesas o trabajadoras forzadas rusas y polacas.

Solo Max Hastings podía ofrecernos un relato nuevo de esta operación legendaria. Pudo entrevistarse con algunos de sus protagonistas como el propio Barnes Wallis, y sitúa el asalto a las presas en el panorama general de la ofensiva de bombarderos y de la segunda guerra mundial, con retratos conmovedores de los jóvenes aviadores, muchos de los cuales perdieron la vida. Como todos los libros de Hastings, *Operación Castigo* es sobre todo una historia humana, que retrata a los jóvenes héroes del Escuadrón 617 con un detalle sin precedentes. Esta es una historia conmovedora e intemporal, de hombres muy jóvenes que lograron lo casi imposible, pero también, sin pensarlo, desató una catástrofe de proporciones impensables.

EL AUTOR



Max Hastings (Londres, Reino Unido, 28 de diciembre de 1945) Inició su carrera periodística como corresponsal para varios periódicos y para la BBC en más de sesenta países. Entre 1986 y 2002 dirigió el *Daily Telegraph* y, con posterioridad, el *Evening Standard*. Su dedicación a la historia y el periodismo ha sido distinguida con numerosos premios. Es autor de veintiséis libros, la mayoría sobre conflicto, y en Crítica ha publicado *Armagedón. La derrota de Alemania, 1944-1945* (2005), *Némesis. La derrota del Japón, 1944- 1945* (2008), *La guerra de Churchill* (2010), *Se desataron todos los infiernos* (2011) y *1914. El año de la catástrofe* (2013), *La guerra secreta* (2016) y *La guerra de Vietnam* (2019). Es *fellow* de la Royal Society of Literature, *honorary fellow* del King's College y en 2002 fue nombrado caballero por sus servicios al periodismo.

ALGUNOS EXTRACTOS DE LA OBRA

«Este libro representa un viaje emocional desde mi propia infancia: desde el día en que, en el internado, me emocioné por vez primera con la forma en que Richard Todd interpretaba el papel de Gibson a los veinticuatro años, cuando encabezó, en aquella fatídica noche de mayo, el Escuadrón 617.»

«[...] La proeza que en mayo de 1943 intentaron hacer realidad 130 aviadores británicos, canadienses y australianos (más un estadounidense y dos neozelandeses) requería otra clase de cualidades. Casi todos eran poco más que adolescentes, a lo sumo universitarios. **A sangre fría se embarcaron en una misión que probablemente les costaría la vida (muchos eran conscientes de ello) y que nunca saldría adelante sin una dosis excepcional de arrojo, pericia y buena suerte.** Alzaron el vuelo con sus grandes y torpes bombarderos desde la tranquilidad de una tarde de verano, en mitad de los campos del condado de Lincolnshire, apenas cuatro décadas después de que los hermanos Wright empezaran a elevar aparatos más pesados que el aire. **Durante dos horas y media, bajo la luz de la luna, volaron hacia Alemania a una altura tan baja que los cables de la luz resultaban amenazas tan letales como el fuego antiaéreo. Allí atacaron las presas de Hitler, en vuelo recto y regular, a una velocidad fija de 355 kilómetros por hora, muy por debajo de las copas de los árboles y a tan poca distancia de los embalses que no habría cabido ni un campo de críquet, lanzando unas armas revolucionarias, de 4 toneladas y media, creadas por la brillantez y persistencia de Barnes Wallis, un ingeniero en buena medida autodidacta.** La mitad de los aparatos del 617 que lograron llegar hasta Alemania no consiguieron volver; pero dos de las mayores estructuras artificiales del mundo se hundieron entre el barro y los escombros y liberaron sobre el Reich cientos de millones de toneladas de agua.

La ofensiva de bombardeo de los Aliados se ha convertido en uno de los aspectos más controvertidos de la segunda guerra mundial. **Algunos críticos —no todos alemanes o japoneses— han denunciado que los asaltos occidentales contra las ciudades y sus habitantes fueron crímenes de guerra.»**

EL MERMADO PRESTIGIO DEL EJÉRCITO BRITÁNICO

«Entre la opinión pública estadounidense, incluso después de los éxitos en el norte de África, **el prestigio del ejército británico seguía muy menguado:** no se había borrado el recuerdo de las numerosas derrotas vividas entre 1940 y 1942 en Europa, el norte de África y el Extremo Oriente. Muchos estadounidenses contemplaban al aliado anglosajón con desdén, cuando no puro desprecio. [...] **El sector más reflexivo del pueblo británico podía ver que, durante los casi tres años transcurridos desde Dunkerque (en junio de 1940), su ejército había avanzado relativamente poco,** a diferencia de los rusos, que soportaban las vivencias más terribles y costosas de toda la historia de la guerra. **En 1942 la reputación de Winston Churchill como líder militar cayó a su punto más bajo, por las nuevas humillaciones sufridas por los británicos.»**

LAS PRESAS COMO OBJETIVO BÉLICO

«Durante los primeros años de la guerra las presas alemanas, y en especial la del **Möhne**, siguieron fascinando a los oficiales del Aire y la inteligencia económica de Gran Bretaña. Los expertos dedicaron muchas, pero que muchas horas a contemplar fotografías y analizar informes técnicos sobre el grosor de los muros, la topografía de los alrededores y las defensas.»

«En la guerra más terrible de la historia, los dos bandos pensaban que las presas eran blancos industriales de primer nivel. En 1940 la Luftwaffe sopesó atacar los embalses de Derwent y Howden, en la cercanía de Sheffield. Los aviadores alemanes acabaron renunciando a la posibilidad por la misma razón que ya hemos visto: **las presas parecían ser excesivamente grandes para las armas disponibles en aquel momento**. Fue necesario que apareciera un visionario de cincuenta y cinco años y pelo ya cano para que la Real Fuerza Aérea británica tuviera la capacidad de abordar un desafío que había enojado y frustrado a sus jefes desde 1938.»

LOS NOMBRES PROPIOS QUE CAMBIARON LA HISTORIA

BARNES WALLIS, EL INVENTOR

«Barnes Wallis fue el único “cerebro” — propiamente hablando, era ingeniero— que ingresó en el panteón histórico británico de la segunda guerra mundial, por detrás de Winston Churchill, pero en paralelo a Alan Turing, descifrador de Ultra, y los héroes que combatieron en el conflicto,»

«La leyenda de Wallis muestra a un genio que, tras dar con una idea que podría valer para ganar la guerra, libra una batalla en solitario contra burócratas anodinos hasta que por fin hace realidad su invento. La verdad fue casi por completo opuesta. El rasgo más extraordinario del concepto de lo que se dio en llamar “bomba rebotadora” fue que, en mitad de una lucha existencial — en la que Gran Bretaña disponía de recursos escasos y sufrió derrotas y reveses repetidos—, **algunos de los faros que guiaban el esfuerzo bélico**, tanto en las fuerzas armadas como en el sector civil, **comprendieron el potencial de la fantástica idea de Wallis, respaldaron su desarrollo y, en un plazo de unas pocas semanas desde que se obtuvo la aprobación del mando, lograron producir ejemplares con los que iniciar las pruebas.**»

«A finales de la primavera de 1942, Barnes Wallis informó a los ministerios de Producción Aérea y al del Aire de que se consideraba capacitado para resolver un problema crucial: un bombardero que se desplaza a gran velocidad, ¿cómo podría hacer impactar su carga explosiva contra un blanco protegido por redes antitorpedos? Lo conseguiría haciendo rebotar la bomba sobre el agua, como en las pruebas con canicas efectuadas en el patio de Effingham.»

«A finales del verano de 1942, en resumen, Barnes Wallis había diseñado un arma revolucionaria cuyos principios científicos contaban con la aprobación de la mayoría de

los expertos que la habían estudiado. Una Royal Navy entusiasta preveía que la Aviación Naval podría sacarle un enorme partido.»

GUY GIBSON, EL LÍDER DEL ESCUADRÓN 617

«[...]Cochrane se reunió de nuevo con Gibson y le reveló algo más de información: **debería formar una unidad especial** capaz de ejecutar la operación especial, que no se produciría antes de dos meses. [...]En aquella fase, lo único que Gibson necesitaba saber sobre el blanco era que **debía instruir a sus tripulaciones y preparar los aviones para que volaran muy bajo**, especialmente bajo.»

«**En el papel de líder, el principal defecto de Gibson era la falta de empatía**, e incluso de compasión, hacia los que eran más débiles: los aviadores que se arrostraban ante las dificultades o —peor aún— ante el enemigo.»

«**Gibson lideraba el Escuadrón 617 del Mando de Bombarderos de la RAF**, que pretendía soltar sobre las presas del noroeste de Alemania un arma nueva —de una novedad revolucionaria— que exigía atacar a una altura extremadamente baja. **Para la Operación Castigo se destinó a diecinueve tripulaciones, de las que las ocho que habían destacado más en la formación acompañaban ahora a Gibson hacia la presa del Möhne**».

LA SEMILLA DE LA OPERACIÓN CASTIGO

«**A finales de febrero de 1943** —más de seis años después de que la RAF sopesara por primera vez la posibilidad de atacar las represas de Alemania, cuando la guerra contaba ya más de tres años— **los jefes del Aire y los ingenieros se embarcaron en una carrera de diez semanas para lanzar la operación que, algo más tarde, se designó con el nombre en clave de “Castigo”**. La planificación estratégica —ante todo, la selección de los objetivos prioritarios— se desarrolló en el seno del Ministerio del Aire. Sir Arthur Harris se lo tomó como una afrenta, pues entendía que fuera de su propio cuartel general no había nadie cualificado para arbitrar sobre tales cuestiones.»

«**La dificultad principal, durante todo marzo y abril de 1943, consistió en que Wallis y Vickers transformaran un objeto metálico** —que, cuando Portal ordenó acometer Castigo, no pasaba de ser un simple concepto— **en una bomba viable que rebotara hasta el muro de la presa del Möhne y la vecina del noroeste de Alemania**. No había precedentes de formar a aviadores y planificar tácticas para un asalto que se llevaría a término con un arma aún en proyecto.»

«**En abril de 1943, la realidad innegable era que el jefe de la Real Fuerza Aérea británica estaba resuelto a atacar las presas de Alemania**; que se estaban desplegando unos recursos tecnológicos relativamente cuantiosos para permitir que las bombas de Barnes Wallis rebotaran; y que los aviadores del nuevo escuadrón de Guy Gibson salían a volar de día y de noche, arriesgando la vida, con la intención de hacer realidad la visión del ingeniero en un plazo inferior a cincuenta días.»

LOS HOMBRES DEL ESCUADRÓN 617

«A primeras horas de la tarde del 27 de marzo, el Escuadrón 617 había reunido a unas quince tripulaciones. Gibson las citó en el hangar nº 2, para una primera rueda informativa. “Estáis aquí para hacer un trabajo especial —les dijo—. **Estáis aquí como escuadrón de élite, para hacer una incursión contra Alemania que, según me dicen, dará unos frutos asombrosos.** Algunos dicen que podría incluso acortar la duración de la guerra. Cuál es el objetivo, eso no os lo puedo decir. Tampoco dónde será. **Todo lo que os puedo contar es que tendréis que practicar el vuelo bajo, cada día y cada noche, hasta que sepáis hacerlo con los ojos cerrados.** Si os digo que voléis hasta un árbol situado en mitad de Inglaterra, es que querré que lo bombardeéis. Si os digo que atraveséis un hangar, tendréis que pasar por el hangar incluso si las puntas de las alas tocan con las paredes».

«**En los primeros días de abril de 1943, el Escuadrón 617 comprendía más de quinientos miembros, entre aviadores y personal de tierra: cincuenta y ocho oficiales y 481 suboficiales.** Un aviador británico de la guerra anterior, Cecil Lewis, que contaba tan solo diecinueve años cuando pilotó cazas SE5 en el Frente Occidental, dejó escritas estas reflexiones: “Vivíamos en el presente, no había más. Nuestras preocupaciones eran la siguiente patrulla; nuestro horizonte, el siguiente permiso. A veces —en broma, como el que se imagina ganando la lotería—, planeábamos qué haríamos ‘después de la guerra’. Pero no tenía ningún significado real. Era un sueño, una especie de cielo, nada parecido a la vida que conocíamos. **Nos formábamos con un solo objetivo: matar. Y teníamos una sola esperanza: vivir**»

«Marna, la hermana mayor de John Hopgood, afirmó después de la muerte del aviador: “**Una de las razones por las que ingresó en el Mando de Bombarderos era que no deseaba ver el resultado directo del sufrimiento humano que causan las armas de la guerra. Sentía que estar entre las nubes le distanciaría del horror de matar**”. [...] Cabe considerar como una ironía notable que, durante las semanas en las que Gibson y sus hombres se preparaban para la durísima prueba de Castigo, **lo último que tenían en mente era la idea de convertirse en instrumentos de la muerte** para todos salvo, muy probablemente, para sí mismos.»

«Un piloto afirmó, sobre los buenos aviadores: “**Era necesario tener siempre miedo de los peligros de volar,** recordar que en cualquier momento un avión puede dar una sacudida y podías morderte”»

LOS PREPARATIVOS DE LA BATALLA

«Se ordenó a los pilotos de los aviones de reconocimiento que fotografiaban las presas que, en caso de sufrir una emergencia sobre el territorio enemigo, se lanzaran en paracaídas para que los Spitfire se estrellaran y que con ello se destruyeran todas las cámaras y películas. **Los alemanes no debían averiguar que los pilotos estaban examinando los embalses; si descubrían la amenaza, unas pocas horas podían bastar para que los defensores adoptaran medidas con las que Castigo pasaría de ser una operación sumamente arriesgada a una misión suicida.**»

« A las 9 de la mañana del día 15 el Ministerio del Aire envió una orden “sumamente urgente y secreta” a High Wycombe: **“Operación Castigo: aprobados ataques inmediatos a blancos X, Y, Z [las presas del Möhne, Eder y Sorpe]. Ejecútense en cuanto se presente la ocasión”**. El reconocimiento fotográfico de última hora de un Spitfire XI del Escuadrón 541 confirmó **que el nivel del agua de los embalses era el idóneo y que no se habían instalado nuevas defensas**. En la zona del Sauerland, la plantación de primavera había gozado de un tiempo insospechadamente benigno; los sabios del lugar asentían satisfechos ante la expectativa de que el otoño traería consigo una cosecha excelente. Desde High Wycombe, el Mando de Bombarderos ordenó al Grupo 5: “Adelante”»

EL ASALTO A LAS PRESAS DE MÖHNE Y ELDER

«Se ha escrito tanto sobre la valentía de los aviadores que asaltaron la presa que también habrá que decir algunas palabras sobre los artilleros que la defendieron. Los aviadores, al menos, gozaban con la ventaja de comprender a qué aspiraban, por muy peligroso que fuera. **Los alemanes, por el contrario, se enfrentaban a un fenómeno completamente nuevo, una amenaza elemental y mortal**. Hitler no había enviado a los más brillantes y selectos, los superhombres de las SS, a proteger un objetivo rural, más bien remoto e inviolado hasta la fecha.»

«**Por el VHF se oyeron gritos de emoción: “¡Ha caído! ¡Ha caído!”**. Como el fuego de los antiaéreos había menguado mucho, una serie de Lancaster bajaron a contemplar el torrente que habían desatado. **La desesperación que se había apoderado de los aviadores y la sensación de fracaso humillante dejaron paso a la exaltación, la alegría, la admiración, el alivio, el triunfo**. En todas las cabinas rompieron en hurras, todos los intercomunicadores eran un estruendo. “Apenas podría describir el ambiente del avión —contaba Maltby—: los chillidos, la emoción pura.” Aquellos jóvenes se entregaron a una alegría desbordada, casi infantil.»

«**El comandante del escuadrón contempló el maremoto que se despeñaba por el valle, las nubes de agua en suspensión, que se convertían en niebla, y el peso irresistible del agua abalanzándose por la presa derruida**, y ordenó a Hutchison que enviara a Grantham la clave indicativa del éxito, un mensaje histórico, de una sola palabra: “NIGGER”. [...] En la larga vida de Wallis habían pasado muchas cosas, y aún debían pasar bastantes más. Pero este momento parecía el de la culminación: **el éxito que no solo daba la razón a su empeño por construir un arma capaz de destruir las presas de Alemania, sino que además le garantizaba un lugar en la historia** y en la manera en que los británicos narrarían la segunda guerra mundial. Se puso en pie de un salto, con los brazos en V, como un atleta vencedor ».

«Gibson escribió: **“Abajo, en el valle neblinoso, vimos coches que aceleraban por las carreteras, intentando huir de la gran ola de agua que los perseguía a una velocidad imposible de igualar**. Vi los focos encendidos y [...] el agua que los cubría, y cómo los focos pasaban del azul claro al verde, del verde al morado oscuro, y luego ya no se veía nada más que el agua bajando y rebotando en grandes olas”»

«Así, buena parte de lo que aquella noche se hizo fue consecuencia de la valentía y la pericia de la RAF; pero la buena suerte también tuvo su importancia. **En la presa del Eder no había defensas antiaéreas; los pocos cañones del lugar se habían trasladado a otros puntos.** Así pues, Gibson y sus treinta y cuatro hombres pudieron maniobrar sobre la zona durante los veinticuatro minutos siguientes sin que la actividad del enemigo interrumpiera la oscuridad, ni en el aire ni en tierra.»

«**Los logros del Escuadrón 617 contra las dos presas que destruyeron representaron un prodigio de historia, pericia, atrevimiento** —y suerte— que ningún comandante responsable podía exigir que repitiera a ninguna otra fuerza similar. Guy Gibson anotó en su cuaderno de bitácora: “**Dirigido ataque contra presas del Möhne y del Eder. Éxito**”».

«**Los arquitectos de Castigo habían asumido desde hacía tiempo que las armas de Wallis solo podrían utilizarse una vez en toda la guerra.** Cuando se hubiera visto el funcionamiento de Upkeep en las presas, los alemanes desplegarían sin duda redes, globos y cañones que imposibilitarían asaltar los mismos blancos con bombarderos de vuelo bajo. Así pues, Cochrane y su equipo debieron llegar a la conclusión de que había que atacar lo que se pudiera lo mejor que se pudiera, porque no habría una segunda oportunidad».

CAÍDOS EN COMBATE

«**Los alemanes entendieron que este Lancaster no había sido derribado por los antiaéreos, sino por el efecto de un foco situado en una de las torres del aeródromo de Gilze-Rijen.** La luz alcanzó la cabina de S-Sugar casi de frente y deslumbró a Burpee cuando volaba a 18 metros de altura; el piloto, al parecer, chocó contra un árbol, atravesó una plantación y acabó impactando contra un garaje abandonado del campo de aviación».

«En la torreta de cola, Fred Tees pensó que era hombre muerto: volaban a tan baja altura que saltar era imposible. “Lo siento, chicos —dijo Ottley por el intercomunicador—. Esto no aguanta más.” **El avión cayó en unos campos al noreste de Hamm, y la Upkeep estalló. Ottley y los demás murieron casi al instante;** uno de los hombres quedó grotescamente empalado en un tronco.

Por algún fenómeno impensable, no obstante, **un tambaleante Fred Tees logró salir de los restos en llamas. Había sufrido quemaduras graves y una conmoción, pero vivía.** [...] Tees tuvo suerte y lo trataron con humanidad. No era infrecuente que los aviadores británicos y estadounidenses derribados en Alemania murieran asesinados en el acto, en particular en las ciudades que sufrían los bombardeos. **Tees pasó el resto de la guerra en un hospital, luego en un campo de prisioneros de guerra.**»

«A-Apple había sido alcanzado por los antiaéreos en el momento más cruel, en el lugar más implacable: le habían dado en la cola justo cuando había atravesado la costa y alcanzado el mar del Norte y la seguridad, quince minutos antes de que Gibson cruzara por esa misma zona. **Los camaradas de Young estaban seguros de que, en el camino de**

regreso, el piloto había cometido el mismo error que en el de ida: volar demasiado alto. El Lancaster se estrelló contra un banco de arena, sin dejar supervivientes».

«Hubo lágrimas en varios miembros del personal de tierra, y entre las empleadas de la cantina, al comprobar cuántas sillas de la mesa del desayuno quedarían vacías. De hecho, el personal permanente de Scampton se mostró más emocionado que los aviadores, que estaban exultantes tanto por el éxito de la misión como por la propia supervivencia.»

«La destrucción de las presas del Möhne y del Eder había costado la destrucción paralela de ocho aviones, de los diecinueve que habían despegado; casi la mitad de la fuerza que había podido llegar hasta Alemania, incluidos los dos comandantes de escuadrilla.»

KATASTROPHE

«Reventar la presa del Möhne soltó sobre el valle inferior 100 millones de toneladas de la reserva, encabezadas por una ola inicial que llegó a alcanzar los 12 metros de altura. El agua barrió el Sauerland como una fuerza primitiva que asolaba y mataba a una velocidad de 6 metros por segundo, y creó inundaciones que acabaron por extenderse por más de 150 kilómetros, hasta la confluencia del Ruhr y el Rin. Cuando los Lancaster del Escuadrón 617 se acercaron por primera vez, en la oscuridad de la medianoche, las sirenas de la alerta aérea sonaron por toda la región, con lo que muchas familias se refugiaron en los sótanos que usaban para tal fin. Así, tanto los habitantes como las autoridades respondieron de un modo distinto a lo que se habría requerido en las circunstancias reales, frente a la amenaza real, porque les resultaba inconcebible que la impresionante presa del Möhne se pudiera derrumbar.»

«Un residente local fue el primero en ver lo que aparentaba ser una “extraña nube de humo, en forma de hongo”. En realidad se trataba de nubes de espuma, que se levantaban por encima de los bosques que había bajo la presa. A continuación se percibió “un ruido como de trenes, un retumbo sordo”, que no provocó especial miedo, porque no resultaba comprensible. “De pronto empezaron a resonar, entre la noche, gritos tumultuosos”»

«El amanecer dejó al descubierto una multitud de cadáveres de cientos de mujeres rusas y polacas, diseminados entre sus miserables posesiones. Se hallaron más víctimas seis meses después, al drenar el cauce de la presa. [...] La cifra de fallecidos ascendió a no menos de ochocientos, incluida una médica muy apreciada, la doctora Mijáilova, junto con sus cinco hijos. Cincuenta polacos y un número similar de prisioneros de guerra franceses fueron enterrados en una fosa común del cementerio local, en cuya lápida se hizo constar que fallecieron por “le rupture des barrages de la Ruhr”. Otra tumba colectiva, que más adelante se decoró con los colores de Polonia, acogió sin más detalles a 479 cuerpos anónimos de polacos y rusos.»

«El 9 de junio de 1943, los jefes de policía de las zonas afectadas por el derrumbe de la presa del Möhne redactaron un informe preliminar sobre sus consecuencias. Habían

perecido casi seis mil reses, y 625 cerdos; más de cuatro mil hectáreas de terrenos agrícolas habían quedado incultivables por la inundación; casi un centenar de fábricas habían sufrido destrozos de distinta consideración, más otras 33 con perjuicios más leves; 46 puentes de ferrocarril o carreteras se habían caído o habían resultado dañados; la lista incluía también notas triviales, como la pérdida de 33 colmenas. El total de fallecidos se cifró entre los 1.294 y los 1.579 (aún había centenares de desaparecidos). **Más de un millar de casas habían resultado destruidas o gravemente dañadas,** por no hablar del número inaudito de casas inundadas, cuyos habitantes habían perdido sus posesiones».

«**En el valle del Eder, las bajas civiles fueron muy inferiores a las del río Möhne,** porque la zona estaba mucho más deshabitada: se cree que, entre el Edersee y la ciudad industrial de Kassel tan **solo hubo 47 víctimas.**»

«**La producción industrial no sufrió tan solo por los destrozos materiales** provocados por las bombas, sino también, y al menos con la misma intensidad, por las alertas de ataque aéreo y sus consecuencias: **los obreros huían en masa a los refugios.** Por otro lado, 800.000 alemanes —aunque muchos de ellos, adolescentes o ancianos— dedicaban su esfuerzo a la defensa antiaérea; una parte importante, dicho sea de paso, a la protección de presas. Se les destinaba un tercio del total de la producción de cañones, casi una cuarta parte de la producción de municiones de calibre pesado, y la mitad de los equipos electrónicos del Reich. **Este fue un logro notable de la ofensiva de bombardeo: obligó a Alemania a desviar una cantidad ingente de recursos que no llegaron a los frentes terrestres.**»

LOS HÉROES DEL ESCUADRÓN 617

«**A la hora de comer, aquel mismo día 17, la BBC anunció el logro del Escuadrón 617, que había conseguido reventar las presas del Möhne y del Eder, citando el comunicado del Ministerio del Aire:** “A primera hora de esta mañana, una fuerza de Lancaster ha atacado con minas los embalses [...] [que] controlan dos tercios de la capacidad de almacenamiento de agua de la cuenca del Ruhr. El reconocimiento posterior ha concluido que la presa del Möhne ha sufrido una brecha de unos cien metros [...] La presa del Eder [...] también se atacó y se notificó su destrucción. Las fotografías muestran un río completamente desbordado. Los ataques se beneficiaron de un vuelo a muy baja altura, emprendido con gran determinación y frialdad y frente a una resistencia feroz”»

«**La reacción pública fue de un entusiasmo abrumador. Alan Lascelles, segundo secretario privado del rey, escribió en su diario:** “El ataque de la RAF [...] parece haber sido una de las empresas planeadas con más astucia y mejor ejecutadas de toda la guerra. Si sus resultados se asemejan en algo a lo que se dice, quizá tenga efectos de mucha consideración”. Entre las gentes más humildes, una muchedumbre se sumó a los aplausos, no sin que algunos mostraran también una sensibilidad admirable por la tragedia humana creada por la inundación.

«Aun así, **la hazaña del Escuadrón 617 fue singular, una de las pocas ocasiones en las que las armas británicas ocuparon los titulares de toda Norteamérica y del mundo.** La unión de la brillantez tecnológica con la valentía personal y la pericia aeronáutica emocionó y conmovió a decenas de millones de personas. Además contribuyó mucho a explicar por qué, desde la perspectiva estadounidense, el prestigio de la RAF ascendió a niveles nunca igualados por el ejército de Tierra británico, ni siquiera por la Royal Navy».

«**A los pocos días cayó sobre el Escuadrón 617 un diluvio de condecoraciones, empezando por la Cruz Victoria para Gibson.** [...] **La reina Isabel entregó treinta y cuatro medallas al escuadrón,** el 22 de junio, en una ceremonia en el palacio de Buckingham. En una celebración separada se galardonó a Barnes Wallis con una Orden del Imperio británico; Fred Winterbotham recibió el mismo honor en la misma ocasión, pero por sus servicios al MI6 más que por su asociación con el ingeniero».

EL DESTINO DE LOS PROTAGONISTAS TRAS LA GUERRA

«**Menos de una cuarta parte de los hombres que atacaron las presas sobrevivieron hasta ser testigos del Día de la Victoria en Europa:** de los 77 que habían regresado sanos y salvos en la fatídica mañana de dos años atrás, solo 32 seguían con vida en mayo de 1945».

«Después de la guerra, **Barnes Wallis trabajó como jefe de investigación y desarrollo para Vickers-Armstrong, una posición desde la que intervino en muchos conceptos futuristas, entre los que destacan las alas de geometría variable (swing wings).** [...] El 3 de marzo de 1951, la Real Comisión envió un cheque a Wallis, por valor de 10.000 libras, como “liquidación plena y definitiva de su reclamación con respecto a “Upkeep” y “Highball” [...] después de haber sopesado cuidadosamente las circunstancias de este caso, sumamente excepcionales”. **El ingeniero se apresuró a donar el dinero al Christ’s Hospital, con el que se creó un fondo para contribuir en la educación de los hijos del personal de la RAF fallecido en combate.** Muy tarde, en 1968, se lo nombró caballero; falleció en 1979, a la edad de noventa y dos años.»

«**Gibson sopesó brevemente entrar en política,** convencido ante todo de que la guerra mundial había sido responsabilidad de los más viejos y que, cuando acabara, tocaba reconocer las esperanzas y aspiraciones de los más jóvenes. [...] **Aparte escribió un libro, un acto que fue el segundo en importancia de su vida, después de destruir las presas.** El Ministerio del Aire le envió a un puesto del todo incongruente, en la Sección de Investigación de Accidentes Aéreos; casi con toda certeza se trataba de darle un trabajo simbólico que le permitiera redactar —con la ayuda del extenso e imaginativo personal de relaciones públicas— **un relato sobre sus experiencias como piloto de bombarderos.** [...] Persiste el debate sobre hasta qué punto *Enemy Coast Ahead* fue obra del propio Gibson. [...] **Al parecer, Gibson recibió algunos consejos, en la fase de redacción inicial, de Roald Dahl, que era agregado de la delegación británica en Washington cuando el oficial al mando del Escuadrón 617 emprendió la gira estadounidense.**»

RESCATAR A LAS VÍCTIMAS DEL OLVIDO

«Dos sentimientos encontrados han teñido el estado de ánimo de este autor mientras redactaba este relato, y me parece imposible lograr reconciliarlos a satisfacción. Primero siento admiración por la brillantez y personalidad de Barnes Wallis, y asombro por la proeza lograda por el Escuadrón 617 y en especial Guy Gibson, su líder. Pero también siento horror ante la catástrofe bíblica que la Operación Castigo desató sobre todos los atrapados en la crecida de los ríos Möhne y Eder. Durante quizá dos generaciones, acabada la guerra, el pueblo británico acogió la historia de la incursión de los *revientapresas* con un triunfalismo inmoderado. **Apenas se tenía constancia** (si es que se sabía) **de que muchas víctimas eran prisioneros extranjeros, amigos en la Gran Alianza de los años de guerra.** Además imperaba la sensación de que todo lo que los alemanes hubieran sufrido aquella noche —más aún: a lo largo de la guerra—, se lo habían buscado ellos mismos al convertirse primero en adeptos de Hitler, luego en sus instrumentos.»

«A diferencia del Holocausto, o las masacres alemanas y japonesas de prisioneros de guerra y civiles de muchas nacionalidades, que se ejecutaron en cumplimiento de unos principios culturales, doctrinales e ideológicos que solo cabe calificar de perturbados, los paladines del bombardeo creían sinceramente que serviría para adelantar la victoria de los Aliados; que aceleraría la destrucción del nazismo y llevaría la libertad a las decenas de millones de personas que este sistema había esclavizado (aunque, irónicamente, aquí deben incluirse a los muchos esclavos que perecieron bajo las aguas del río Möhne)»

«En la propia presa hay otro monumento, levantado en 2015, que afirma, en alemán e inglés: “Un reguero de devastación se extendió por todo el valle del río Möhne [...] Hombres, mujeres y niños perdieron la vida en la amplia crecida [...] Entre las víctimas había cientos de trabajadoras forzadas de Ucrania, Polonia y Rusia [...] Esta acción estratégica no obtuvo el efecto militar esperado. Este monumento es también un símbolo por la paz”».



CRÍTICA

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN, CONTACTAR CON:
Itziar Prieto (Responsable Comunicación Área de Ensayo)
T: 659 45 41 80/ E: iprieto@planeta.es