

MAX HASTINGS

**OPERACIÓN
CASTIGO**



OBJETIVO: LAS PRESAS DEL RUHR, 1943

CRÍTICA

MAX HASTINGS

OPERACIÓN CASTIGO

Objetivo: las presas del Ruhr, 1943

Traducción castellana de
Gonzalo García

CRÍTICA
BARCELONA

Primera edición: noviembre de 2021

Operación Castigo. Objetivo: las presas del Ruhr, 1943
Max Hastings

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 este 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).

Dirijase 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: *Chastise. The Dambusters Story 1943*

© Max Hastings, 2019

© de la traducción, Gonzalo García, 2021

© de los mapas, John Gilkes

© Editorial Planeta, S. A., 2021
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

ISBN: 978-84-9199-338-4
Depósito legal: B. 16.379-2021
2021. Impreso y encuadernado en España por Liberdúplex

El papel utilizado para la impresión de este libro está calificado como papel ecológico y procede de bosques gestionados de manera sostenible.

Gran estrategia, grandes represas

1. LA SITUACIÓN GENERAL

En mayo de 1943 la segunda guerra mundial se hallaba en su cuadragésimo quinto mes de existencia. Aunque no cabía duda de que los Aliados terminarían por derrotar a Alemania, también era vergonzosamente obvio —para el pueblo británico, quizá no tanto para el estadounidense— que el instrumento principal de tal logro no sería otro que el Ejército Rojo. La batalla de Stalingrado, el acontecimiento principal del invierno anterior, había concluido con la rendición de los restos del Sexto Ejército de Paulus, el 31 de enero. Los rusos habían matado a 150.000 alemanes y apresado a otros 110.000, lo cual contrastaba con los resultados de la victoria de Montgomery en El Alamein, en noviembre, con tan solo nueve mil muertos del Eje y treinta mil prisioneros (en su mayoría, italianos).

Día tras día, durante los meses posteriores, los titulares de prensa recogieron los avances soviéticos. Ciertamente, las fuerzas británicas y estadounidenses también estaban ganando terreno en el norte de África; pero su voluntad de converger en Túnez desde el este y el oeste afectaba solo a treinta divisiones (entre los dos bandos), mientras que el verano de 1943 chocaron en Kursk y Oriol unos dos millones de hombres de los ejércitos de Hitler y Stalin. La rendición del Eje en el norte de África no se produjo hasta el 13 de mayo, varios meses después de lo que esperaban los comandantes aliados.

Casi cuatro años después de que Gran Bretaña decidiera entrar en guerra, y dieciocho meses después de que Estados Unidos se sintiera

obligado a hacer lo mismo, el grueso de sus ejércitos respectivos seguía dedicándose a formarse en el propio país, preparándose para invadir el continente en una fecha todavía por establecer. La Marina británica (Royal Navy) y su homóloga canadiense (Royal Canadian Navy), con la ayuda de los descodificadores de Ultra (y más adelante, de la Marina estadounidense), habían obrado prodigios hasta conseguir imponerse a los submarinos de Dönitz: la conexión marítima atlántica resultaba ya relativamente segura y los astilleros estadounidenses producían nuevos barcos sin tregua, de un tonelaje total vasto. Pero esta era una victoria defensiva, más importante para los caudillos aliados que para los pueblos de Churchill y Roosevelt.

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. Una encuesta de la Oficina de Información Bélica (OIB) norteamericana, de julio de 1942, invitaba a determinar qué nación estaba combatiendo con más denuedo para obtener la victoria. Un leal 37 % respondió que Estados Unidos; el 30 % nombró a Rusia; el 14 %, a China; un 13 % no sabía qué contestar. Solo el 6 % consideró que quien más destacaba por su empeño eran los británicos. Según un analista de la OIB, «todos los viejos rencores contra los británicos se han reavivado».¹ Gran Bretaña «no ha pagado las deudas contraídas en la última guerra. Se niega a conceder a la India la misma libertad por la que afirma estar luchando. Almacena en Inglaterra un ejército ingente, para proteger el territorio nacional, mientras que las posesiones exteriores están abandonadas al enemigo [...] Es fácil escuchar frases como “Los británicos siempre esperan que alguien les saque las castañas del fuego” o “Inglaterra luchará hasta el último francés”».

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. La hermana de un piloto de la RAF —John Hopgood, que sería uno de los revientapresas— era oficial en el ATS, el Servicio Terri-

torial Auxiliar, rama femenina del ejército de Tierra británico. En agosto, en una carta a su madre, escribió que se había animado con el reciente asalto a Dieppe, presentado por las autoridades como un éxito: «[...] la sensación de que por fin estábamos tomando la ofensiva y que mi uniforme tendría algún significado. Al empezar la guerra esta había sido una sensación muy poderosa, pero se había ido apagando desde que pasamos a estar a la defensiva. No son palabras de una derrotista; pero me parece que esta es la verdad que la mayoría hemos vivido últimamente. Confío en que [Dieppe] haya sido un ensayo y que no tarde en producirse [el desembarco aliado en Francia]». ² Un deseo que, como es sabido, no se cumplió.

Los éxitos tardíos en el teatro norteafricano evitaron algo que empezaba a parecer ineludible: que Churchill cesara como ministro de Defensa. Era evidente que la avalancha alemana que había inundado el Frente Oriental estaba de retirada; que los rusos habían sobrevivido a la crisis decisiva de su lucha. Pero el pueblo británico no hallaba de qué enorgullecerse. Desde el sublime triunfo de la RAF en la batalla de Inglaterra, en 1940, el esfuerzo bélico nacional apenas daba frutos. Un joven aviador de una capacidad reflexiva inusual recordó, más adelante, una conversación que mantuvo con unos amigos hacia principios de 1943: «Era agradable estar allí sentado, descansando, convencidos de que lo peor había pasado [...] La tarde había sido placentera y prácticamente habíamos “ganado” la guerra. Pero no nos habríamos sentido tan satisfechos de haber sabido qué grandes batallas nos aguardaban aún; qué grave número de bajas deberíamos soportar [...] La marea se retiraba, sí; pero el año iba a ser bisiesto». ³ Se trataba de Guy Gibson, que por entonces dirigía el Escuadrón 106 del Mando de Bombarderos de la RAF.

Es difícil exagerar la impaciencia con la que millones de personas, a ambos lados del Atlántico, deseaban que se actuara contra Hitler a una escala equiparable al empeño y los sacrificios del Ejército Rojo del «tío Joe», como se apodaba a Stalin. Los líderes de los Aliados occidentales libraban la guerra al ritmo que más les convenía. Como desde 1941 sus países eran inmunes a una invasión, gozaban del privilegio —del que los rusos no habían disfrutado nunca— de elegir cuándo y dónde se enfrentaban a la Wehrmacht. La cautela británica exasperaba a George Marshall, el jefe del Estado Mayor del ejército de Tierra estadounidense, y sus iguales. Pero tanto el viejo primer ministro como sus jefes militares eran conscientes de una verdad fundamental: Gran Bretaña y Estados

Unidos eran potencias marítimas enfrentadas a una gran potencia terrestre; sería una locura intentar regresar al continente europeo con medios anfibios sin el dominio del aire, que no se iba a conseguir a corto plazo. La voz de Churchill —con el respaldo intelectual de asesores militares profesionales entre los que destacaron Portal y Alanbrooke— fue decisiva para demorar el Día D hasta junio de 1944, lo que salvó cientos de miles de vidas estadounidenses y británicas. Entretanto, resultaba vital para la moral y el prestigio de los Aliados occidentales, y muy en particular de la nación de Churchill, transmitir que Gran Bretaña estaba librando la guerra contra Alemania con absolutamente todos los medios a su alcance.

2. HARRIS

Una consecuencia de la estrategia general de cautela de los Aliados occidentales, necesaria por la lentitud de su crecimiento industrial, fue que las fuerzas aéreas anglo-estadounidenses, y en especial los bombarderos pesados, supusieron la aportación militar más evidente a la derrota de Alemania entre la caída de Francia, en junio de 1940, y la invasión de Normandía. Si antes de la guerra el Mando de Bombarderos británico contaba con veintisiete aeródromos, en 1943 disponía ya de más de un centenar de bases; el personal conjunto de la RAF había pasado de 175.692 integrantes a más de un millón de hombres, entre ellos, una proporción notable de los adolescentes mejor formados del país.

Algunos oficiales señeros —como el general de la USAAF Carl «Tooe» Spaatz y, entre los británicos, el mariscal en jefe del Aire *sir* Arthur Harris, comandante en jefe del Mando de Bombarderos— creían que un ataque aéreo contra Alemania podía bastar para que no se necesitara la invasión terrestre. En 1943 los planificadores bélicos británicos proyectaron la Operación Rankin, según la cual las tropas se desplegarían para ocupar Alemania sin oposición en el caso de que una determinada combinación de bombardeos, victorias rusas y rebeliones políticas internas precipitaran el hundimiento del régimen nazi: una rendición abrupta del enemigo.

Sin embargo, Winston Churchill, aunque destinó a la ofensiva aérea el grueso del esfuerzo industrial de Gran Bretaña, no por ello compartió las extravagantes esperanzas de sus aviadores. Durante una temporada

—en 1940, cuando el país pasaba por unas circunstancias desesperadas— fingió hacerlo. Pero cuando la amenaza de la invasión menguó, reconoció que, pese a que el bombardeo podía debilitar seriamente la maquinaria bélica alemana, en ningún caso bastaría para evitar la necesidad de una campaña continental terrestre. La aportación más crucial de los aviadores, hasta junio de 1944, fue mostrar al pueblo de Churchill, a los estadounidenses —y, más importante aún, a los rusos, que combatían con dureza— que Gran Bretaña seguía en la guerra contra el enemigo. Sus jefes del Estado Mayor, a menudo, no fueron conscientes del valor del «teatro militar», pero el primer ministro sí: exhibiciones llamativas de actividad que transmitieran una impresión de fortaleza aunque las consecuencias reales fueran modestas. Según ha escrito este autor en su estudio sobre Churchill: «Tiene que haber acción, aunque no siempre sea útil; tiene que haber éxitos, aunque sean exagerados o incluso imaginarios; tiene que haber gloria, incluso si es inmerecida».⁴ A lo largo de aquellos años, en apariencia interminables, entre Dunkerque y el Día D, los boletines de noticias de la BBC resaltaron informaciones que empezaban diciendo: «Anoche los aviones del Mando de Bombarderos...», a lo que seguía una lista de objetivos industriales atacados en Francia, Italia y, sobre todo, Alemania.

En 1940 y 1941 la fuerza aérea británica causó cierta vergüenza a los líderes nazis, que habían prometido que el Reich siempre estaría protegido de tales incursiones. Sin embargo, el bombardeo solo causó daños marginales en la potencia bélica de Hitler. Aunque durante el invierno de 1941 los atacantes pudieron disponer de más aviones, el mal tiempo, los problemas de navegación y los cazas alemanes les provocaron bajas de gravedad; y los resultados no mejoraron gran cosa. Desde aquellas fechas, no obstante, se produjo una serie de acontecimientos que fue transformando progresivamente la ofensiva.

En diciembre de 1941, el primer ministro y el Ministerio del Aire recibieron un informe independiente de la Oficina del Gabinete, que analizaba la efectividad de los bombardeos británicos mediante el estudio de las fotografías de los blancos, tomadas por los propios aviadores. Lo había encargado *lord* Cherwell: el exprofesor de universidad Frederick Lindemann, asesor científico personal de Churchill. Se trataba de un documento devastador que mostraba que, por lo general, las tripulaciones de la RAF, en cualquier noche dada, no lograban identificar objetivos más pequeños que una ciudad. En consecuencia, después de un

debate encendido en el que primaron los aspectos prácticos (y no se dio cabida alguna a los morales), la estrategia británica cambió. Por una decisión atribuible ante todo a Cherwell y al mariscal en jefe del Aire *sir* Charles Portal (jefe de la fuerza aérea desde octubre de 1940), se acordó que en vez de continuar con los intentos mayoritariamente vanos de localizar plantas eléctricas, fábricas e instalaciones militares, la RAF asaltaría regiones urbanas al completo.

La meta principal sería dejar sin vivienda (*de-house*) a la mano de obra industrial alemana, aterrorizarla cuanto se pudiera, quebrantar el ánimo del pueblo de Hitler. Cabía recordar, sin embargo, que la Luftwaffe había fracasado claramente en el intento de hacer lo mismo contra la nación de Churchill. La nueva orientación, que se dio en llamar «bombardeo de área», nunca se admitió con franqueza ante la opinión pública, ni siquiera ante los propios aviadores del Mando de Bombarderos, a los que se les dijo que la RAF seguiría golpeando blancos militares e industriales, que acarrearían bajas civiles como un efecto colateral y, según se daba a entender, lamentable. Pero era falso. Entre 1942 y 1945 el bombardeo británico se dirigió en su mayoría contra la población no combatiente de las ciudades de Hitler.

Cuando Estados Unidos entró en la guerra, en diciembre de 1941, se entendió que, más tarde o más temprano, la victoria caería del bando aliado. Mientras no se iniciara una campaña continental por tierra, los jefes del Aire, en Estados Unidos, estaban tan ansiosos como sus homólogos británicos por demostrar que su servicio era capaz de ganar la guerra. Las operaciones diurnas de los B-17 (*Flying Fortresses*, «Fortalezas Volantes») y los B-24 (*Liberator*, «Libertador») empezaron a reforzar, paso a paso, las campañas nocturnas de la RAF. Los británicos recibieron las primeras entregas de una nueva generación de bombarderos pesados cuatrimotores —los Short Stirling y los Handley-Page Halifax, a los que siguieron los Avro Lancaster— que incrementó cada vez más el potencial ofensivo del Mando de Bombarderos. También llegaron los Gee, primeros en una serie de sistemas de asistencia electrónica que mejoraron la precisión de la navegación de la RAF.

Por último, en febrero de 1942, se nombró a *sir* Arthur Harris comandante en jefe del Mando de Bombarderos. En Grossman, las querellas entre las distintas ramas de las fuerzas armadas, al igual que los choques de personalidad, dañaban menos el rendimiento bélico de lo que sucedía en Estados Unidos (y, para el caso, Alemania). Aun así absorbían

tiempo y energía. Tanto en la Royal Navy como en la RAF se daban por sentados el disgusto y la desconfianza mutuos; actuaban como rivales en una lucha constante en la que, a menudo, unos y otros recibían la censura del primer ministro. Muchos aviadores también desdeñaban a los soldados de Tierra por su largo historial de derrotas.

Harris actuó como un pendenciero inmoderado. Despreciaba al Departamento de Operaciones Especiales (SOE, en sus siglas inglesas), la organización de guerra encubierta a la que se destinó, aun a regañadientes, un puñado de bombarderos, para que lanzaran armas a los resistentes de la Europa ocupada. En cuanto a los marinos, Harris se complacía en repetir la afirmación de que había tres cosas que uno nunca debía subir a un barco: un paraguas, una carretilla y un oficial de la Armada. Luchó como un tigre contra la desviación de aviones pesados en apoyo de la batalla del Atlántico, alegando que resultaba mucho más económico emplear la fuerza para bombardear a los submarinos en los astilleros alemanes que malgastar horas de vuelo buscándolos entre la vastedad de los océanos. Describió el Mando Costero de la RAF como «un obstáculo para la victoria», pese a que sus escuadrones de *Liberator* de muy largo alcance fueron cruciales en la contención de los *U-boote* alemanes. Entretanto, los almirantes, que tenían buenas razones para solicitar más aviones, las echaron a perder al insistir en que el Mando de Bombarderos debía atacar una y otra vez determinados refugios de submarinos alemanes en la costa noroccidental francesa, que no solo eran invulnerables a las bombas convencionales, sino que contaban con una potente defensa de cazas y antiaéreos.

Harris libró otra guerra sostenida con el Ministerio del Aire, que veremos en más de una ocasión en el debate sobre las represas alemanas. El comandante en jefe del Mando de Bombarderos era una fuerza elemental, firmemente convencido de que él y solo él sería capaz de derrotar al nazismo por medio de la destrucción progresiva y sistemática de las ciudades alemanas. Alan Brooke, jefe del ejército de Tierra británico, describió con estas palabras una de las aportaciones características de Harris en las juntas de jefes de los Estados Mayores: «Según él, si el ejército ruso ha tenido éxito, ¡ha sido simplemente por los frutos de la ofensiva de bombardeo! Según él, [...] todos le estamos impidiendo que gane la guerra. ¡Si dejáramos solo al Mando de Bombarderos, lo resolvería todo mucho antes!».⁵

Freeman Dyson, un científico joven y brillante que pasó buena parte de la guerra en la sección de Investigación Operativa del Mando de Bom-

barderos, en la sede central de High Wycombe, calificó a su jefe como un «ejemplo típico del militar precientífico, [...] brutal y carente de imaginación».⁶ Cuando este personaje colérico se topaba con alguien que lo contrariaba, empezaba el duelo eligiendo la hipérbole como arma. La manía adquirió caracteres demenciales; el propio Harris no distaba mucho de un demente. Pero ante la crudeza de las circunstancias en las que vivió Gran Bretaña durante buena parte de la segunda guerra mundial, Churchill reconoció que esa clase de figura podía resultar de gran utilidad. Horace Walpole había escrito, a mediados del siglo XVIII: «Nunca a un país lo han salvado las buenas personas, porque una buena persona nunca llegará hasta el extremo al que quizá haga falta llegar».

Aunque Harris se convirtió en el exponente más señero del «bombardeo de área», que desde entonces ha quedado inseparablemente asociado a su nombre, él no lo creó: se limitó a ponerlo en práctica de una forma obsesiva. Se tendía a pensar (en particular entre los hombres de Tierra y la Marina) que el comandante en jefe del Mando de Bombardeos había aprovechado la proximidad de Chequers con el cuartel general de High Wycombe para intimar con Churchill y obtener más apoyo a sus propios fines.* La sugerencia parece infundada. Acabada la guerra, el primer ministro describió al aviador como «un comandante notable». Señaló, acertadamente, que Harris había aportado a la ofensiva bombardera un dinamismo y una definición de la que había carecido hasta entonces. También valoraba la habilidad con la que el aviador explotaba las relaciones públicas, algo que se manifestó con particular claridad en las «Mil incursiones de bombardeo» de mayo a junio de 1942, de las cuales la más famosa (o tristemente famosa) fue la que se dirigió contra Colonia.

Esto no significa que el primer ministro sintiera gran aprecio por «Bert» Harris (como se lo apodaba en los círculos más íntimos). «No destacó por su finura», comentó Churchill,⁷ que implícitamente comparó al aviador, que no concedía importancia alguna a las gracias sociales, con oficiales como *sir* Harold Alexander, un caballero en todos los aspectos que se convirtió en el general favorito de Churchill. Harris, que asumió el mando inmediatamente antes de cumplir los cincuenta, era hijo de un ingeniero del Servicio Civil Indio.** Pasó buena parte de la

* Chequers es la casa de campo oficial del primer ministro británico. (*N. del t.*)

** Élite del funcionariado británico en la India imperial. (*N. del t.*)

juventud en el sur de África, en especial en Rodesia, que le enamoró. Su fuerza de carácter tenía, como reverso de la moneda, una vulgaridad de lenguaje y conducta que puede ejemplificarse con su comentario de que los generales de Gran Bretaña no se tomarían en serio los tanques «hasta que aprendan a comer paja y tirarse pedos».

Vivió un momento lunático en enero de 1943, cuando se enfureció tanto por la incidencia de las enfermedades venéreas entre los aviadores que emitió un edicto —sin consultarlo con nadie— según el cual quien hubiera contraído alguna debería reiniciar desde cero la ronda de servicio de treinta «viajes» a Alemania.⁸ Esta amenaza monstruosa, arraigada en la convicción de que los remisos buscaban la forma de infectarse para así escapar de las operaciones, no se retiró hasta el mes de junio, tras una intervención de *sir* Archibald Sinclair, secretario de Estado del Aire, que anuló la orden del comandante en jefe.

Sin embargo, en unas fechas en las que muchos otros a los que Churchill había confiado posiciones de alto mando —por ejemplo Dill, Wavell o Auchinleck—, más allá de las maneras impecables, solo habían demostrado debilidad, Harris, pese a la grosería verbal que sus iguales desdeñaban, poseía cualidades que el primer ministro apreciaba. En una conversación muy posterior con su último secretario privado, Churchill dijo sobre el jefe del Mando de Bombarderos: «Yo admiraba su determinación y su pericia técnica. Era un hombre muy resuelto y muy convincente en su campo. Y el profesor [*lord* Cherwell] estaba con él. No hay que olvidar que, durante mucho tiempo, nuestra posibilidad de contraataque se limitaba al Mando de Bombarderos. La opinión pública exigía acción y se alegraba de que dirigiéramos nuestros contragolpes contra las ciudades alemanas, después de Coventry y tantas otras ciudades [...] Los alemanes tuvieron que destinar a su defensa aérea muchos aviones y una cantidad ingente de mano de obra y material».⁹

La vida personal de Harris no fue ortodoxa. Descansaba montando en poni: se sabía que había cogido las riendas de su propio carruaje ligero para viajar a Chequers a ver al primer ministro; en caso necesario armaba un tiro de a cuatro. Su esposa Barbara le dejó en 1934 y obtuvo el divorcio, pese a la oposición de Harris, aduciendo que él había cometido adulterio. En adelante, borró por completo del guion de su vida —y también de la posterior biografía oficial— a su expareja y los tres hijos en común. Poco después propuso matrimonio, por el intercomunicador de un biplano Hornet Moth, en Rodesia, a una chica muy joven a la que

llevaba a dar un paseo aéreo. «Creo que sería muy agradable que se casara usted conmigo. ¿Quiere casarse conmigo?», le pidió a Polly Brooks, quien le rechazó categóricamente. La señorita Brooks ofreció la razonable excusa de que, por su edad, el aviador podría ser su padre; pero tuvo la cortesía de añadir: «Le agradezco que me lo haya pedido».¹⁰

En su lugar, contrajo matrimonio en 1938 con otra mujer muy joven: Therese Hearne, de veintitrés años, una persona muy resuelta, de religión católica, a la que todo el mundo conocía como Jill. Al año siguiente Jill dio a luz a una niña, Jackie. Así pues, durante los años en los que Harris dirigió la ofensiva de bombardeo británica desde el cuartel general de High Wycombe, en su residencia oficial, la cercana Springfield House, una esposa mucho más joven que él (más de veinte años) recibía a la procesión de los caudillos aliados a la vez que criaba a una niña pequeña.

Harris optaba deliberadamente por los conflictos, que solo en parte aliviaba un ingenio feroz. Una vez garabateó en un memorando que describía alternativas complejas para la destrucción de un objetivo: «PRUEBEN CON HURONES». También se reía del hecho de que lo detuvieran por llevar el Bentley con exceso de velocidad —una falta que se complació en repetir— y de que un policía le criticara, advirtiéndole de que podía haber matado a alguien. «Jovencito —habría replicado el mariscal del Aire, aunque sin duda la cita es apócrifa—, ¡mato a miles de personas cada noche!» Su Estado Mayor y sus subordinados más próximos fueron incapaces de saber si las úlceras crónicas de las que adolecía estimulaban su mal humor o eran más bien el efecto de su carácter.

Durante el primer año de comandancia de la ofensiva aérea estratégica de Gran Bretaña, Harris había transformado el Mando de Bombarderos. Si antes era un servicio de transporte que lanzaba explosivos de forma casi indiscriminada por las zonas rurales de Alemania, pasó a ser un arma seria. Los escépticos —algunos dentro de la propia RAF— tenían dudas de que prender fuego a las ciudades estuviera contribuyendo tanto como Harris afirmaba al adelanto de la victoria aliada. *Sir* Wilfred Freeman, el capaz subjefe de Portal, escribió al director de la RAF (el jefe del Estado Mayor del Aire) el 16 de septiembre de 1942, para protestar por la exageración de las aseveraciones de algunos comandantes: «En su empeño por acaparar el protagonismo, a veces exageran e incluso falsean los hechos. El mayor ejemplo es el del comandante en jefe del Mando de Bombarderos».¹¹

Por el contrario, la maquinaria publicitaria de la RAF sacaba mucho partido a «Bombardero» Harris, como la prensa lo había apodado, y la devastación nocturna que sus aviones causaban en Alemania. En 1940 el Mando de Bombarderos lanzó exactamente 13.033 toneladas de explosivos sobre el territorio enemigo; en 1941 fueron 31.704. Desde entonces, bajo la dirección de Harris, se arrojaron: en 1942, 45.561; en 1943, 157.457; y en 1944, 525.718. Hacia el final de la guerra, el Mando de Bombarderos podía acometer al pueblo de Hitler, en un solo período de veinticuatro horas, con tantas bombas como la Luftwaffe había lanzado durante toda la campaña del *Blitz* contra Gran Bretaña, de 1940 a 1941.

Si dijéramos que el estilo de mando de Harris era autocrático, no acabaríamos de acertar. Él consideraba que se le había confiado una responsabilidad ingente y se resistía a toda interferencia, crítica o incluso pregunta sobre su manera de cumplirla. Contemplaba con desprecio la Dirección de Operaciones de Bombardeo, una célula del Ministerio del Aire que proporcionaba a Portal una asesoría interna que, a menudo, contradecía las convicciones de Harris y su personal (entre estos, pocos se atrevían a pensar por sí mismos ni, menos aún, a expresarlo en voz alta). Odiaba en particular al capitán de grupo Syd Bufton, que en 1942 había defendido con éxito la creación de una fuerza de élite Pathfinder —que se convertiría en el Grupo 8 del Mando de Bombarderos— contra la oposición del comandante en jefe. «Buenas, Bufton —le saludó una vez, cuando se lo encontró en el Ministerio del Aire a donde se había desplazado para una reunión—. Y ¿hoy qué ha hecho ya para obstaculizar nuestra victoria?»¹²

Entre los insultos que Harris amontonaba sobre sus críticos, el que pretendía que fuera más grosero era «Vendedor de panaceas», y lo dirigía contra Bufton, a veces Portal, o incluso contra el primer ministro. Estas palabras daban a entender que una persona dada abogaba por defender medios para derrotar el Eje (o, más específicamente, bombardear Alemania) que no requerían la demolición sistemática de sus centros urbanos. La relación entre Harris y Portal era extraordinaria. El comandante en jefe del Mando de Bombarderos desafió a menudo las instrucciones directas del Ministerio del Aire, y en ocasiones del propio Portal, que ordenaban desviar aviones del ataque urbano hacia objetivos alternativos. Entre estos, figuraban las fábricas de cojinetes, las zonas de lanzamiento de armas V, los ferrocarriles franceses, las plantas de producción de aceites sintéticos, las fábricas aeronáuticas y los cobijos de submarinos; una de las que Harris contemplaba con más desdén eran las represas.

El jefe de la RAF estuvo sometido a andanadas de invectivas de quien en teoría era su subordinado; a menudo optaba por responder con el lenguaje de un director de escuela que riñe a un alumno descarriado. En abril de 1943 se produjo una explosión característica de Harris, por un opúsculo que circulaba ampliamente por las ciudades de Gran Bretaña (y también algunas bases de bombarderos), titulado «PAREN DE BOMBARDEAR A CIVILES». El comandante en jefe exigió identificar y juzgar a sus autores por traición (en lo esencial, por hacer hincapié en verdades poco convenientes).

Portal contestó el día 9: «No parece que perseguir a los autores por poner en circulación [este texto] entre los civiles vaya a tener la menor perspectiva de éxito. No es probable que ningún tribunal considere delictivo defender que el bombardeo se debe limitar, en la medida de lo posible, a los objetivos militares. Sugiere usted que el opúsculo cae en la categoría de la “subversión” cuando se dirige a una persona del Servicio. Incluso si esto resulta técnicamente correcto, no creo que sea prudente mantener en público que esta clase de texto, que expresa con lenguaje moderado una crítica al bombardeo de civiles, va a incitar a los aviadores a desobedecer las órdenes que reciban [...] Sin embargo, podemos reducir la probabilidad de hallar tales opiniones si ganamos terreno destacando en nuestra publicidad la destrucción industrial sobre la de las viviendas civiles». ¹³ El jefe del Estado Mayor de la RAF replicó así a otra nota incontinente del comandante en jefe del Mando de Bombarderos: «Me siento obligado a decirle con franqueza que no entiendo que esta nota haga justicia a su inteligencia ni suponga una contribución a la victoria. En mi opinión resulta equivocada tanto en el tono como en el fondo». ¹⁴

¿Cómo logró Harris mantener el trabajo hasta 1945, cuando exhibía un grado de sinrazón e insubordinación en el que casi ningún otro oficial de primera fila se habría atrevido a incurrir? Poseía en toda su plenitud una cualidad indispensable en los comandantes de éxito en tiempos de guerra: el dominio de la situación. La propaganda había convertido a Harris en una figura famosa, y cada vez resultaba más difícil despachar a un comandante reputado. Era un hombre de acero, inflexible en sus fines donde muchos otros, Portal incluido, vacilaban y dudaban sobre la mejor forma de conducir la ofensiva aérea. «Peter» Portal, como se le denominaba en el círculo íntimo, poseía un intelecto inhabitual entre los oficiales de servicio en cualquier rama, ni siquiera entre los jefes del Es-

tado Mayor. Era un diplomático brillante, en particular en la relación con los estadounidenses, a los que, por el contrario, Harris despreciaba en privado. Pero a menudo se mostraba indeciso. Portal no se oponía al bombardeo de área, de hecho presidió su desarrollo. Sencillamente era partidario de reducir el peso de los ataques incendiarios contra las ciudades y aumentar los golpes de precisión allí donde se pudieran identificar objetivos adecuados y se encontraran los medios para asestarlos.

En lo alto de la jerarquía, nadie estaba convencido de que hubiera una estrategia alternativa preferible a la de Harris, ni de que ningún otro candidato fuera a dirigir mejor la comandancia de High Wycombe. Más avanzada la guerra, aunque pueda parecer increíble —porque cientos de bombarderos seguían alzando el vuelo de noche con su mensaje de muerte y destrucción—, el primer ministro perdió interés en la ofensiva aérea: es llamativo constatar cuán escasamente se menciona al Mando de Bombarderos en los volúmenes finales de las memorias de Churchill. Una vez que se pusieron en marcha las grandes campañas terrestres, los ejércitos de Tierra y el destino de las naciones eclipsaron por entero a las fuerzas aéreas como foco de su atención.

En los primeros meses de 1943, no obstante, Harris se hallaba cerca del cenit de su fama e importancia. Estaba interpretando un papel mucho más conspicuo, de cara a la destrucción del nazismo, que ningún otro comandante británico. Sin Harris y sin el Mando de Bombarderos, hasta junio de 1944 tan solo habría habido el general *sir* Bernard Montgomery y su Octavo Ejército, y más adelante «atracciones secundarias» como la norteafricana y luego la italiana.

En enero de 1943, cuando el presidente Franklin Roosevelt y los jefes de Estado Mayor de Estados Unidos se reunieron con Churchill y los jefes británicos en Casablanca, a la sazón recién liberada, los británicos lograron uno de sus últimos triunfos diplomáticos de la guerra, antes de que se explicitara el pleno dominio norteamericano de la estrategia y la dirección general. El equipo estadounidense aceptó, aun a regañadientes, que aquel año los Aliados occidentales todavía no invadirían la Europa noroccidental. En su lugar, habría asaltos anfibios en Sicilia y después, probablemente, en Italia, junto con una «ofensiva de bombardeo combinado» de las dos fuerzas aéreas contra Alemania. La «Directiva de Casablanca», como se dio en llamar, encargó a los jefes del Aire británico y

estadounidense: «Su objetivo principal será obstaculizar y destruir progresivamente el sistema económico, industrial y militar alemán, así como socavar la moral del pueblo alemán hasta debilitar fatalmente su capacidad de resistencia armada».

A la postre no hubo ninguna ofensiva «combinada», sino una competencia entre las fuerzas aéreas británica y estadounidense. Aunque en Casablanca se había hecho hincapié en una selección de blancos lo más precisa posible, *sir* Arthur Harris se limitó a afirmar que así lo haría. Sus aviones siguieron destruyendo e incendiando de noche las ciudades alemanas, mientras que a la luz del día la USAAF emprendía lo que se calificaba de bombardeo de precisión contra los puntos más débiles de la economía de guerra nazi. Como en realidad el bombardeo estadounidense demostró ser sumamente impreciso, en particular cuando el tiempo no acompañaba, los desdichados civiles alemanes apenas veían diferencias entre las dos estrategias. Por otro lado, los objetivos no se seleccionaban con especial acierto: durante toda la guerra, el espionaje nunca llegó a conocer bien la industria enemiga.

En febrero de 1943, Harris estaba a punto de lanzar una nueva campaña en la que desplegaría casi todos los recursos de su Mando contra las ciudades industriales del noroeste de Alemania, en lo que se conocería como «batalla del Ruhr». Recibió con un desprecio airado el hecho de que otros —desde el Ministerio de Guerra Económica, el del Aire, el Almirantazgo e incluso Downing Street— mostraran más entusiasmo por una selección de blancos más precisa. Portal, Bufton y algunos otros aviadores se tomaron con extrema seriedad la Directiva de Casablanca: se esforzaron por identificar y atacar los puntos que pudieran ahogar la maquinaria industrial alemana. Todas las propuestas de esta índole, sin embargo, se toparon con la resistencia brutal del cuartel general de Harris en High Wycombe, que se negaba a destinar sus aviones a nada que no fuera el «bombardeo de área». Hasta unas pocas semanas antes de que Guy Gibson y sus hombres emprendieran la que se convertiría en la operación más aplaudida de los cinco años de campaña del Mando de Bombardeos, su comandante en jefe defendió que «sus» aviones y «su» ofensiva no tuvieran nada que ver en el intento.

3. LOS «VENDEDORES DE PANACEAS»

Ya en octubre de 1937, los planificadores de la RAF habían identificado los recursos hídricos de Alemania —presas y embalses— como una vulnerabilidad de la maquinaria industrial nazi. Al principio el Mando de Bombarderos se centró en diecinueve centrales eléctricas y veintiséis coquerías, que su personal creía que podrían destruirse con tres mil vuelos de bombardeo. Esto, en teoría, paralizaría la producción bélica nazi, a costa de perder (se preveía) 176 aviones. Aquí intervino el Subcomité de Blancos Aéreos, del Centro de Inteligencia Industrial del comandante Desmond Morton, para poner de relieve que la generación de electricidad, la extracción de carbón y la producción de coque dependían del abastecimiento de agua. El grupo de Morton hizo hincapié en que bastaría con destruir dos represas —la del Möhne y otra cercana, la del Sorpe— para lograr el fin deseado: un as para imponerse en la guerra y con un esfuerzo significativamente menor.

Resultaba inútil, no obstante, que los planificadores se concentrasen en un sistema de objetivos si no se disponía de medios para atacarlos; y ciertamente no los tenían. Se admitía que destruir la presa del Möhne, una represa levantada con unos 28.000 metros cúbicos de mampostería, sería «sumamente problemático» en una época en la que el avión más pesado de la RAF, el Heyford, montaba tan solo bombas de unos 225 kilos. En marzo de 1938 se acordó que las presas tenían tal importancia que merecía la pena explorar «armas de nuevo cuño» capaces de asaltarlas. Sin embargo —más tarde, el ingeniero Barnes Wallis se lamentó a menudo por ello—, aunque por doctrina la RAF estaba comprometida con el bombardeo estratégico, en la práctica sus planificadores apenas prestaban atención a los desafíos balísticos específicos de la demolición de grandes estructuras.¹⁵

Los aviadores británicos se caracterizaban por la convicción de que el mero hecho de someter a una nación enemiga al bombardeo haría que su pueblo —quizá incluso su planta industrial— se derrumbara ante ellos. «En las operaciones aéreas contra la producción —escribió en 1936 el capitán de grupo John Slessor, que con el tiempo sería jefe de la RAF— el peso del ataque recaerá invariablemente sobre una sección de la comunidad de una importancia vital y naturaleza poco resistente: los obreros industriales, cuya moral y resiliencia no cabe esperar que iguale la del militar disciplinado.»¹⁶ Esta voluntad de los aviadores británicos de in-

terpretar un papel decisivo e independiente en la victoria sobre Alemania no se basaba en un análisis racional de la magnitud del ataque necesario para inutilizar la maquinaria industrial nazi, sino sobre todo en la expectativa de un caos originado por el terror de la población civil.

En los casos de las presas del Möhne y del Sorpe, los expertos del departamento de investigación del Ministerio del Aire en Woolwich advirtieron: «Si se acepta el proyecto de atacar diques, el Comité [de Explosivos] es de la opinión de que sería esencial desarrollar una bomba perforadora de gran capacidad, para cumplir seguro con los requisitos de vuelo y velocidad [...] Pero aun así es sumamente dudoso que pueda tener éxito». En el debate posterior se llegó a la conclusión de que dado el bajo nivel de puntería que habían logrado los pilotos de la RAF en tiempos de paz —es decir, antes de exponerse al fuego enemigo—, atacar con fruto las presas de Alemania era de hecho impracticable.

Con todo, los planificadores británicos siguieron alimentando este sueño, que era, en paralelo, una pesadilla entre los alemanes. En vísperas de la guerra, el 29 de agosto de 1939, Justus Dillgardt, presidente de la organización responsable de los embalses del valle del Ruhr (la *Ruhrtalesperrenverein*), apuntó que una sucesión de bombas —con explosión subacuática a menos de 30 metros de la base de las presas— podría comportar el hundimiento de las paredes. En tales circunstancias, la masa del agua multiplicaría los efectos de la explosión; los británicos no identificaron este fenómeno científico hasta tres años más tarde. Si se destruía la presa del Möhne, advertía Dillgardt, «toda esta región industrial [...] quedará paralizada por completo [...]. No solo una población de entre cuatro y cinco millones se quedaría sin agua, sino que de golpe dejarían de funcionar toda la producción minera y coquera, al faltar el suministro industrial de agua».

Durante los primeros años de la guerra, tanto el Estado Mayor general del Aire como los investigadores de la guerra económica de Gran Bretaña mantuvieron el entusiasmo por atacar los recursos hídricos del enemigo. El Ruhr y sus industrias se llevaban una cuarta parte del consumo total de agua del Reich, y esta procedía, en buena medida, de la presa del Möhne. Al Subcomité de Blancos Aéreos le dijeron que si lograban destruirla afectarían a las plantas hidroeléctricas y causarían con ello un «daño enorme».¹⁷ La «zona baja del valle del Ruhr quedará inundada, con lo que los ferrocarriles, puentes importantes, estaciones de bombeo y fábricas químicas quedarán inoperantes».

En junio de 1940, entre la crisis de la caída de Francia, el Mando de Bombarderos ardía en deseos de replicar de algún modo a los nazis victoriosos. Su principal oficial del Estado Mayor del Aire, el capitán de grupo Norman Bottomley, planteó otra vez las ventajas de reventar las presas del enemigo.¹⁸ El 3 de julio, Portal, que era entonces el comandante en jefe del Mando de Bombarderos, escribió al Ministerio del Aire para hacer hincapié en un blanco crucial. Sin lugar a dudas, dijo, «ha llegado el momento de hacer los preparativos para destruir la presa del Möhne [...] Se me ha dado a entender que prácticamente toda la actividad industrial del Ruhr depende de [ella]». Sugirió atacar con torpedos, que lanzarían los bombarderos Hampden, o bombardear desde gran altura el lado «seco» del gran muro de contención de la presa.

Pero ¿era realista confiar en que tal clase de operación pudiera tener éxito? A lo largo de las guerras del siglo xx se ha puesto de manifiesto, una y otra vez, que la estrategia debe ir en pos de la tecnología; y que también requería de cantidad (ya fuera en la cuestión de las lanchas de desembarco para las operaciones anfibas, de los radares para contrarrestar la advertencia del primer ministro Stanley Baldwin —que en 1932, cuando la formuló, estaba en lo cierto— de que «el bombardero siempre se abre paso», o de los ataques contra los embalses alemanes). Resultaba inútil identificar un propósito si se carecía de medios para hacerlo realidad, o incluso de la posibilidad de desarrollarlos, como sin lugar a dudas sucedía en 1940, cuando el Mando de Bombarderos se hallaba en situación de debilidad y todo el empeño bélico de Gran Bretaña se centraba en evitar la derrota.

Las armas disponibles para intentar hacer realidad las ambiciones de los aviadores siguieron siendo inadecuadas tanto por sus cualidades como por su cantidad. Los bombarderos Hampden a los que Portal había hecho alusión no podían cargar con los explosivos suficientes para mellar —no digamos destruir— la presa del Möhne. Un estudio de diciembre de 1940 sobre el bombardeo alemán del Reino Unido concluía (con alguna que otra incorrección gramatical): «La comparación de los Resultados [...] con los obtenidos por las bombas de Propósito General [de la RAF] contra blancos enemigos similares no ha dejado lugar a dudas sobre la ineficiencia de nuestras bombas».¹⁹ Estas bombas «de Propósito General» contenían demasiado poco explosivo, pero hasta el final de la guerra los aviadores británicos siguieron arriesgando y sacrificando la vida para lanzar más de medio millón de estos artefactos. Las bombas

que los aviadores conocían como *cookies* —las «de Gran Capacidad» (GC), de algo más de 1.800 kilos, un modelo introducido en 1941— sembraban con relativa eficiencia la destrucción en las zonas urbanas. En el curso de la ofensiva se arrojaron unas 68.000. Pero también resultaban inútiles para estructuras tan colosales como las presas.

Se sabía que, durante la guerra civil española, las fuerzas del bando nacional con acceso directo a los pantanos de Ordunte y del Burguillo habían fracasado en sus intentos de destruirlos mediante cargas colocadas a mano. Winston Churchill había rogado al pueblo estadounidense: «Denos los medios y nosotros terminaremos el trabajo».²⁰ Pero ¿dónde podían hallarse medios capaces de reventar las presas enemigas? Cuando Portal propuso atacar la presa del Möhne, el subjefe del Estado Mayor del Aire le contestó que para destruir aquella masa de hormigón habría que lanzar una andanada de cien minas en el lado del agua, y además explotar una bomba enorme en el lado «seco». «Entendemos que las dificultades prácticas de tal método resultan insuperables en este momento.»

Los grandes embalses del noroeste de Alemania poseen una belleza inusual entre los artefactos industriales, y su majestuosidad se acentúa por estar emplazados entre montes y bosques. Se levantaron en el siglo xx para responder a una demanda de agua que aumentaba a toda prisa tanto por el crecimiento demográfico como por la pujanza de la industria regional. Los trabajos de construcción de la presa del Möhne, que en aquel momento era el mayor pantano artificial de Europa, se iniciaron en 1908, como parte de un maratón constructivo emprendido por el Reich imperial en la década anterior a la primera guerra mundial. Se completó en 1913, con un coste de 23,5 millones de marcos, y lo inauguró Guillermo II. La inundación del embalse, que acabó por almacenar unos 140 millones de metros cúbicos de agua, cortó el curso del río Möhne, que afluía en el Ruhr desde el oeste.

El nuevo lago artificial (en alemán, *Möhnesee*) desplazó a setecientos habitantes de las zonas rurales del Sauerland. Se convirtió en un motivo de orgullo nacional y también en un foco de atracción turística. En el período de entreguerras surcaban sus aguas hidroaviones y embarcaciones recreativas. Lo mismo hacían en el vecino embalse del Sorpetalsperre, levantado entre 1926 y 1935 en el valle del río Sorpe, por debajo del

pueblo de Langscheid. Un tren de vía estrecha transportaba más de 300.000 toneladas de material hasta lo que se convirtió en la mayor obra de Europa, donde se levantó un terraplén de tierra en torno de un núcleo de mampostería. Una vez concluida la presa, se alzaba 69 metros por encima del río, con una longitud de 700 metros. El embalse empezó conteniendo unos 71 millones de metros cúbicos de agua.

La presa del Eder, situada en Hesse, al sudeste, a poco más de 70 kilómetros, era una estructura menor, de unos 48 metros de altura y 400 de anchura. Cortaba el río Eder a unos 3 kilómetros del antiguo e impresionante castillo de Waldeck, y creó un embalse de unos 27 kilómetros de longitud, capaz de albergar unos 200 millones de metros cúbicos de agua. Era otro proyecto anterior a la primera guerra mundial, inaugurado en 1914, sin relación directa con el sistema del Ruhr. Los nazis criaron en todas las presas mayores grandes cantidades de pescado, en especial lucios y carpas, como recurso estratégico en previsión del descenso en las capturas marítimas, una vez se iniciaran las hostilidades.

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. El comandante de ala C. R. Finch-Noyes, del Departamento de Investigación Gubernamental de Shrewsbury, examinó todos los estudios y las evaluaciones disponibles, y el 2 de septiembre de 1940 comunicó que, si se lograba detonar 10 toneladas de explosivos tras el muro de la presa del Möhne, «parece haber cierta probabilidad de que la represa ceda».²¹ Sugirió que si un avión que volara a 80 millas por hora (128,7 kilómetros por hora) y a muy baja altura soltaba una sucesión de unidades de una tonelada cerca de los diques, el impulso natural las propulsaría a través del agua hacia los muros, donde se hundirían y podrían detonarse por medio de pistolas hidrostáticas. Era una idea fascinante porque se anticipaba —por casualidad— a la «bomba rebotadora» de Barnes Wallis, que en realidad era una carga de profundidad. De hecho Finch-Noyes consideraba que una carga de profundidad estándar de la Armada podría bastar para tal función. Uno de sus viejos colegas, un extraño y errático pionero del aire llamado Noel Pemberton-Billing, sugirió atacar la presa mediante una «lancha hidroplaneadora» que saltara sobre las redes de defensa sostenidas por boyas.

El Almirantazgo se interesó por las propuestas, no con la finalidad de atacar represas, sino para desarrollar armas capaces de destruir otros blancos específicos, en particular buques de guerra enemigos. Se realizaron algunas pruebas e investigaciones rigurosas. El 2 de abril de 1941, circuló entre departamentos de las diversas ramas un documento redactado por Finch-Noyes, que hacía especial hincapié en las presas («Resumen de propuestas de métodos para atacar blancos enemigos especiales»). Sin embargo, tras analizar el documento, el jefe operativo del Estado Mayor del Mando de Bombarderos escribió que las ideas de Finch-Noyes resultaban inviables por la inmensidad del tonelaje explosivo necesario para destruir un dique tan colosal: no existían (ni había previsión de que existieran) aviones británicos capaces de cargarlo. El proyecto podía resultar más interesante para la Royal Navy porque unas versiones menores del arma propuesta por Finch-Noyes podían resultar de utilidad contra buques de guerra.

Con las grandes ideas, en especial las científicas, ocurre a menudo que varias personas o instituciones las comprenden de forma independiente, a veces incluso con océanos entre medio. 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.