

muY **HISTORIA**

EDICIÓN COLECCIONISTA

MISIONES SUICIDAS DE LA II GUERRA MUNDIAL

**OPERACIONES SECRETAS Y ATAQUES DESESPERADOS
QUE MARCARON EL CURSO DEL CONFLICTO**

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

Ó escanea el código QR:





ALBUM

Durante la Segunda Guerra Mundial, submarinistas y tripulaciones de torpedos humanos italianos de la Xª Flottiglia MAS (en la imagen) realizaron varios intentos de sabotaje en Gibraltar. En octubre de 1940 y julio de 1942, las operaciones con torpedos humanos (*maiali*) atacaron buques de guerra y mercantes dentro del puerto, hundiendo varios cargueros.

«Yo realmente
entiendo cómo se siente,
querida madre, pero los
tiempos en que vivimos
y la educación que he
recibido no me permiten
cumplir sus deseos.
Por favor, por favor,
perdóneme por la gran
impiedad de morir antes
de que a usted le haya
llegado su hora»

Kiyoshi Hirai,
soldado kamikaze japonés de 21 años

CUANDO EL VALOR ROZA LA LOCURA

En toda guerra hay gestos que desafían la lógica y rozan lo imposible. Misiones concebidas no para sobrevivir, sino para morir cumpliendo una orden. Durante la Segunda Guerra Mundial, la línea entre el heroísmo y la locura se desdibujó en operaciones que parecían dictadas por la desesperación. Los pilotos kamikazes del Japón imperial, los buzos italianos de los torpedos humanos o los comandos aliados que se lanzaban tras las líneas enemigas sabían que el regreso era improbable; sin embargo, avanzaban.

Algunos lo hicieron por fe, otros por deber o por la mera inercia del sacrificio colectivo. «El valor —dijo Churchill— es considerado la primera de las cualidades humanas, porque es la que garantiza todas las demás». Quizá por eso el siglo xx lo convirtió en su virtud más peligrosa. En las montañas de Noruega, los saboteadores de Gunnerside arriesgaron la vida para impedir la bomba atómica nazi; sobre el cielo de Tokio, los hombres del *raid* de Doolittle probaron que la derrota no era definitiva, y en la Operación Antropoide, dos jóvenes checos demostraron que hasta un imperio puede temblar ante el coraje de unos pocos.

El desierto africano, las aguas del Atlántico o los cielos del Pacífico fueron escenarios donde la audacia se confundió con la autodestrucción. Entre el cálculo militar y la devoción patriótica, millones de personas aprendieron que la frontera entre el deber y la locura puede medirse en segundos. A veces, el heroísmo no consiste en vencer, sino en aceptar el destino con una serenidad que asusta. Porque en aquellas misiones donde la vida valía tan poco, el ser humano reveló —una vez más— que su fe en una causa puede ser tan letal como admirable.

Disfruta de cada página y no olvides que la historia no se lee, se revive.

CRISTINA ENRIQUEZ
Subdirectora



El teniente Robert L. Hite, copiloto de la tripulación nº 16 de los 'Doolittle Raiders' (un ataque aéreo llevado a cabo el 18 de abril de 1942 por EE. UU. contra varias localidades de Japón), es trasladado, con los ojos vendados, por sus captores. Fue liberado el 20 de agosto de 1945.

CONTENIDOS

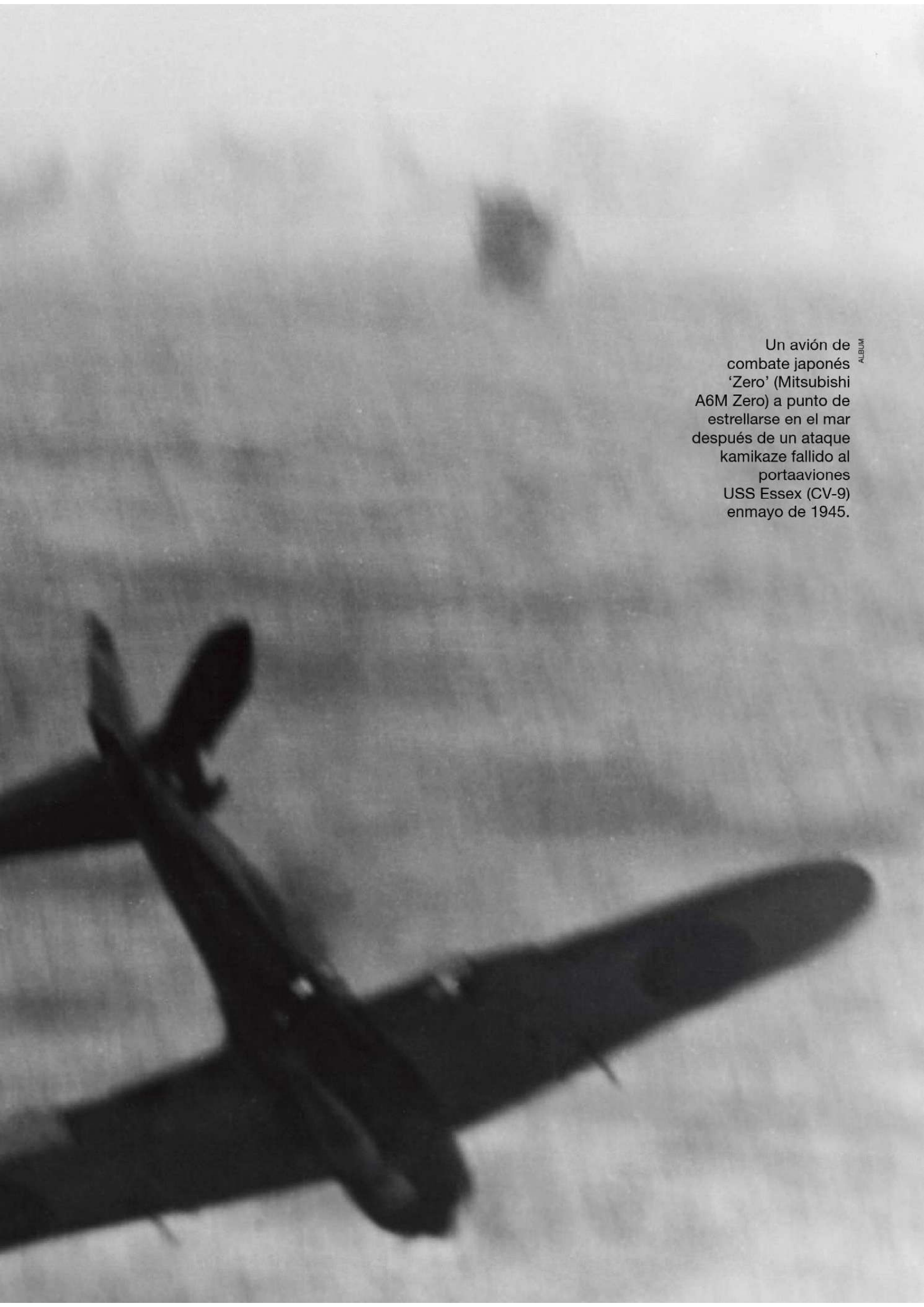
- 08 LA VIDA COMO ARMA
- 16 ESTALLA LA GUERRA EN EUROPA
- 24 EL CONFLICTO SE GLOBALIZA. EL FRENTE ORIENTAL
- 32 EL PACÍFICO EN LLAMAS
- 40 ÚLTIMO CAPÍTULO
- 48 KAMIKAZES: MORIR PARA MATAR
- 60 LA BATALLA DEL AGUA PESADA
- 66 LA MUERTE POR HONOR EN JAPÓN
- 74 JAQUE A LAS ISLAS INALCANZABLES
- 82 LAS MISIONES MÁS ARRIESGADAS
- 94 MISIÓN: SALVAR AL DUCE
- 102 TORPEDOS HUMANOS EN ALEJANDRÍA
- 110 OPERACIÓN FRANKTON.
CUANDO LOS MARINES LLEGARON EN KAYAKS
- 120 EMBOSCADA AL ATARDECER
- 128 LOS AMERICANOS SE DESANGRAN EN EL PACÍFICO
- 144 OPERACIONES FRACASADAS
- 158 OPERACIÓN ANTROPOIDE. CÓMO ACABAR CON EL MONSTRUO
- 168 LAS FUERZAS ESPECIALES DEL SAS. QUIEN SE ATREVE GANA
- 180 OPERACIÓN BARBARROJA
- 192 BIBLIOGRAFÍA

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:

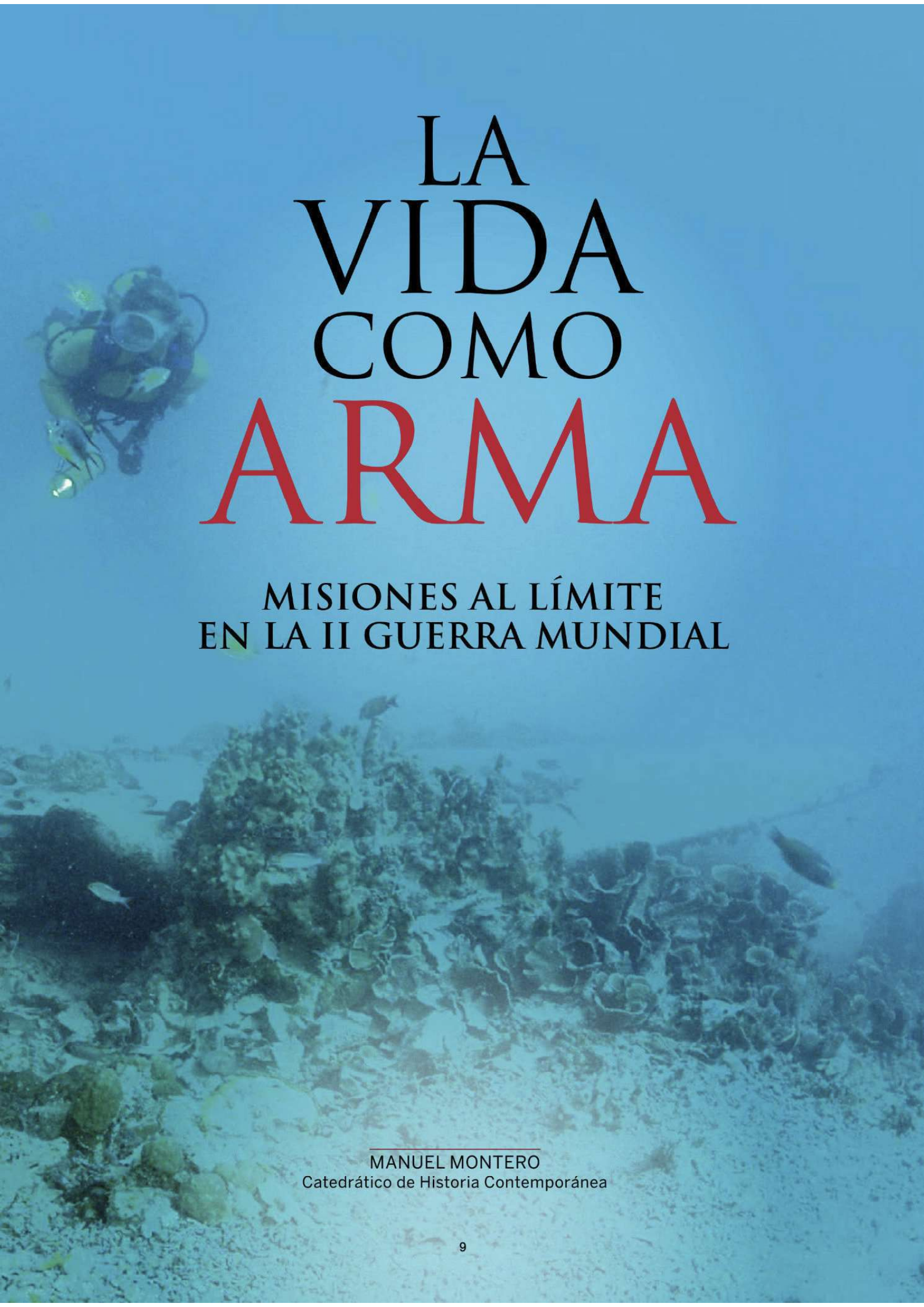




Un avión de
combate japonés
'Zero' (Mitsubishi
A6M Zero) a punto de
estrellarse en el mar
después de un ataque
kamikaze fallido al
portaaviones
USS Essex (CV-9)
en mayo de 1945.

GETTY Un Nakajima
B5N japonés
descansa en el
fondo marino de
Nueva Guinea,
donde operaron
los torpederos
nipones en
misiones de alto
riesgo durante la
expansión por
el Pacífico.



The background of the cover is an underwater photograph. In the upper left, a diver in full scuba gear is visible, swimming towards the right. The lower half of the image shows a sandy seabed with a large, vibrant coral reef structure. Several small fish are scattered throughout the water column.

LA VIDA COMO ARMA

MISIONES AL LÍMITE
EN LA II GUERRA MUNDIAL

MANUEL MONTERO
Catedrático de Historia Contemporánea

Al anochecer del 18 de abril de 1942 empezó la Operación Doolittle, el primer bombardeo norteamericano sobre Japón. Tras el ataque a Pearl Harbor en diciembre, Roosevelt dio la orden de que se realizase a la mayor brevedad una incursión de este tipo. La operación, complejísima, exigió intensos entrenamientos y modificaciones técnicas para lograr que los bombarderos despegaran desde un portaaviones. Resultó también muy peligrosa. Las estimaciones previas de bajas eran del 50 %. La misión tuvo éxito. Los daños que provocó no fueron grandes, pero cumplió el objetivo fundamental de castigar a Tokio y otras ciudades japonesas, mostrando la voluntad norteamericana de responder militarmente en el corazón del enemigo. Los aviones hubieron de continuar un difícil viaje a China, adonde no todos llegaron finalmente.

Operaciones como esta formaron parte de la Segunda Guerra Mundial. La victoria militar dependió de grandes factores económicos y sociales —las capacidades productivas, la disponibilidad de petróleo, las habilidades militares, la moral colectiva...—, pero tuvieron también su importancia los sacrificios personales, que incluyeron a veces la entrega voluntaria de la vida o la participación en operaciones de enorme riesgo.

LO COLECTIVO Y LO INDIVIDUAL

Resulta imposible precisar la contribución de tales operaciones al desarrollo de una guerra cuyo desenvolvimiento dependió de la movilización de recursos productivos y de la subordinación social a los objetivos militares. Guerra de masas, la contienda mundial adquiere a veces la fisonomía de una guerra anónima, excepto en las decisiones de los dirigentes. Los heroísmos de los combatientes quedan en los relatos casi como una nota a pie de página, despersonalizados. Las operaciones de alto riesgo evidencian que también en la guerra de masas jugó un papel determinante la acción individual; no todo consistió en el contraste entre disponibilidades de combustible o en las capacidades de producir toneladas de armamento o munición. Estas entregas extremas forman parte además de la imagen de la Segunda Guerra Mundial. Las acciones de los comandos se prestan más al relato cinematográfico que los convoyes de buques atravesando el Atlántico o la concentración de millones de hombres en el Frente del Este.

A veces el sacrificio personal se convirtió en lo que puede considerarse un arma específica. Es el caso de los kamikazes, un tipo de combate que convirtió el suicidio en un medio de lucha: la vida se daba a cambio de destruir un barco enemigo. La idea llegó cuando los avances norteamericanos fueron socavando las posibilidades militares de Japón.

**LA VICTORIA DEPENDIÓ TAMBIÉN
DE SACRIFICIOS PERSONALES,
QUE INCLUYERON A VECES LA ENTREGA
VOLUNTARIA DE LA VIDA**



La Operación Antropoide fue el atentado contra el sádico *Reichsprotektor* de Bohemia y Moravia, Reinhard Heydrich (en la foto, en 1941 ante el castillo de Praga).

UNA EFICACIA MAS PSICOLOGICA QUE REAL

El recurso extremo fue formar a miles de jóvenes como aviadores para un único vuelo, en el que el piloto se lanzaría con su avión sobre los buques enemigos. Entendieron que era la única forma de contrarrestar la superioridad naval norteamericana. Miles de voluntarios se aprestaron a defender así Japón, entregando su vida por los intereses colectivos y la supervivencia nacional. Se asumió que representaban el carácter de la sociedad japonesa, dispuesta a subsumir al individuo dentro de la comunidad, con una completa disposición al sacrificio personal. Los norteamericanos se encontraron con una forma de ataque difícil de contrarrestar, que provocaba el pánico en sus tripulaciones: fue el único tipo de combate que no habían previsto, explicaron luego.

LAS UNIDADES ESPECIALES

A lo largo de la Segunda Guerra Mundial, los dos bandos contendientes se dotaron de cuerpos dedicados a operaciones especiales. En Japón, la Unidad Especial de Ataque se formó en octubre de 1944. Elaboró toda una doctrina militar para las operaciones suicidas. La instrucción de un kamikaze duraba una semana, dedicada al despegue, el vuelo en formación y la aproximación al enemigo.

En abril de 1943 Alemania creó la Unidad Especial Friedenthal, una rama de las SS, que dirigió Otto Skorzeny. Planificaba operaciones de sabotaje militar y espionaje. El Escuadrón Leónidas nació en diciembre de ese año.

El Ejército Rojo también organizó comandos, dependientes del NKVD, para realizar acciones de sabotaje tras las filas enemigas.

Los británicos tuvieron sus fuerzas especiales en el SAS y los norteamericanos en los Rangers. Realizó actividades parecidas la SOE (Special Operations Executive, Dirección de Operaciones Especiales), dedicada al espionaje y el sabotaje. Formada en 1940, actuó en la Europa ocupada por las potencias del Eje.



El teniente Kentaro Mihashi saluda antes de emprender una misión como piloto kamikaze, el 21 de marzo de 1945, cuando Japón intensificaba esos ataques ante el avance aliado.

LOS PILOTOS, CON LAS CABINAS SOLDADAS Y SIN TREN DE ATERRIZAJE, EMPRENDÍAN UN VIAJE SIN RETORNO

Sin embargo, los estudios han evidenciado que el recurso a los kamikazes no fue una buena opción militar. Tuvo efecto psicológico, pero escasa eficacia. Se calcula que el 89 % de las operaciones fracasó. Murieron unos 4000 kamikazes, pero la mayoría no alcanzó sus objetivos. Hundieron unos 50 barcos y, aunque en algún combate naval tuvieron un papel destacado, en conjunto el balance fue escaso para los recursos empleados. Su voluntariedad fue relativa: aunque hubiera patriotas entusiastas, estuvo condicionada por el sentido japonés del honor, en el que la cobardía avergonzaba a toda la familia. Algunos aviadores experimentados comprendieron que su suicidio obligado era un despilfarro militar. Los pilotos, con las cabinas soldadas y sin tren de aterrizaje, emprendían un viaje sin retorno ni muchas veces preparación suficiente. Además, los norteamericanos aprendieron al final a combatirlos. Los kamikazes fueron, en definitiva, uno de los grandes fracasos de la guerra.

También los alemanes tuvieron su fuerza kamikaze, el Escuadrón Leónidas, creado tras vencer las reticencias de los mandos nazis ante la idea un cuerpo de alemanes suicidas. Sus miembros —unos cuarenta— firmaban un documento en el que aceptaban su eventual muerte, pero al parecer su eficacia era mayor si tenían alguna posibilidad de sobrevivir: la entrega tenía sus límites, por tanto. Iban a pilotar los V-1, en los que se realizó la modificación pertinente para ello, pero no llegaron a utilizarse. Entre las operaciones suicidas de la aviación alemana está la destrucción de varios puentes tendidos por los rusos sobre el Oder. Los 35 pilotos que murieron fueron celebrados como héroes, pero fue un alto coste para unos resultados relativamente reducidos.

Los «torpedos humanos» italianos implicaron un riesgo extremo. Dos buzos montaban sobre un pequeño submarino, con explosivos que adherían a la quilla del barco enemigo. El manejo de esta embarcación exigía entrenamiento, pericia y valor. Su principal operación tuvo lugar en Alejandría, en diciembre de 1941. Tres torpedos humanos lograron acceder al puerto tras salvar minas y redes. La operación tuvo éxito, pues dañó seriamente a dos acorazados y un buque cisterna británicos, dejándolos fuera de servicio. Los seis tripulantes fueron capturados.

PARA SUBIR LA MORAL A LA RESISTENCIA

La Operación Antropoide planeó matar a Heydrich, el nazi brutal que gobernaba Checoslovaquia con el título de Protektor y una lamentable eficacia represora. No era un objetivo militar, sino político. Los promotores del atentado entendieron que resultaba crucial para mantener la moral de la Resistencia. Hubo dudas y alguna reticencia, por prever una costosa represión sobre la población. Dos checos llevaron el peso de la operación. Después de una intensa preparación en Gran Bretaña, saltaron en paracaídas sobre Checoslovaquia. Tras contactar con la Resistencia y recibir su ayuda, prepararon durante meses el atentado. Este tuvo lugar en Praga en mayo de 1942. Heydrich murió una semana después. Se des-

TAMBIÉN LOS NAZIS REALIZARON OPERACIONES ESPECIALES DE ALTO RIESGO, COMO EL RESCATE DE MUSSOLINI, RECLUIDO EN UN HOTEL DE IMPOSIBLE ACCESO TERRESTRE EN LOS APENINOS

encadenó la represión, que fue feroz. Los autores del atentado pudieron esconderse durante un tiempo, hasta que, por una delación, fueron localizados en una iglesia. Se suicidaron antes de ser apresados. Su gesta no tuvo entonces secuelas militares, pero fue un jalón en la lucha de los partisanos frente al nazismo, que perdió su pátina de invulnerabilidad.

GRANDES EXITOS Y SONOROS FRACASOS

También los nazis realizaron operaciones especiales de alto riesgo. Entre ellas destaca el rescate de Mussolini, que, tras ser destituido en junio de 1943, en septiembre estaba recluido en un hotel del Gran Sasso, en un lugar de imposible acceso terrestre en los Apeninos. Se llamó Operación Roble y la dirigió Skorzeny, entonces coronel de las SS, que llegaría a ser el experto alemán en sabotajes, espionaje y acciones de riesgo. Utilizó planeadores, con paracaidistas que llevaron a cabo el ataque por sorpresa en el que fue liberado el Duce. El éxito fue celebrado en Alemania como la muestra de que el régimen mantenía capacidad de reacción. La unidad alemana dedicada a operaciones especiales continuó actuando durante toda la guerra.

Las organizaciones británicas con ese objetivo estuvieron más estructuradas. El SAS (Special Air Service) nació en 1941, al organizarse los primeros comandos en el norte de África. La idea era lanzarlos en la retaguardia del enemigo para provocar daños, sabotajes y confusión. La unidad combatió en el desierto y después en Italia. Organizado en regimientos, en marzo de 1944 el SAS contaba con unos 2000 hombres, que recibían una instrucción especializada. Tuvo una participación muy activa en los días siguientes al desembarco de Normandía, buscando sobre todo dañar las vías de comunicación con el objetivo de retrasar la respuesta alemana. Posteriormente, intervino en las acciones que condujeron a la invasión de Alemania en Francia, Bélgica o Noruega. La creación de un cuerpo militar estable para acciones especiales fue una novedad de la Segunda Guerra Mundial.

No todas las operaciones especiales culminaron con éxito. Por ejemplo, las primeras que realizó el SAS en el desierto no produjeron los desconciertos previstos y fracasaron sin paliativos. Entre 1942 y 1943 hubo tres incursiones para destruir en Noruega las instalaciones que producían agua pesada, utilizable en un arma atómica, que no consiguieron su objetivo; solo tuvo éxito la operación que se llevó a cabo el siguiente año, celebrada como un gran logro aunque el daño causado fue menor del esperado. No tuvieron éxito sucesivos intentos británicos de hundir el acorazado Tirpitz, el principal buque alemán, uno de ellos utilizando torpedos humanos. El desembarco aliado en Dieppe (agosto de 1942), que iniciaron los comandos, constituyó un fracaso rotundo. Por el lado hitleriano fracasó la Operación Greif, que



Los comandos aliados que desembarcaron en agosto de 1942 en el puerto de Dieppe (Francia), formados por unidades canadienses y británicas, fueron repelidos por los nazis.

quería provocar confusión entre los aliados que atacaban por las Ardenas enviando soldados alemanes con uniformes americanos: fueron descubiertos y ejecutados.

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL SUICIDA

Las operaciones especiales que implicaban el suicidio de los combatientes o un escaso margen para la supervivencia jugaron un papel decisivo en algunas de las acciones militares. En todo caso, forman parte del enfrentamiento global propio de la Segunda Guerra Mundial, pues los golpes de efecto repercutían en la moral colectiva, fundamental en la guerra de masas. Fueron viables por las posibilidades de acciones repentinas que proporcionaban los avances técnicos: los nuevos submarinos, aviones, explosivos... Las imágenes de la Primera Guerra Mundial se reducen casi en exclusiva al enfrentamiento de masas anónimas desde las trincheras. En el conflicto de 1939-1945, jugaron también un papel destacado las acciones individuales o de pequeñas unidades, en operaciones de alto riesgo. ■



Tropas de la Wehrmacht desfilan entre vítores a su entrada en Innsbruck el 12 de marzo de 1938, durante la anexión de Austria que inauguró la expansión territorial del Tercer Reich.

ESTALLA LA GUERRA EN EUROPA

DE LA *ANSCHLUSS*
A LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

PEDRO CARRANZA
Catedrático de Historia Contemporánea

La llegada de Adolf Hitler a la Cancillería el 30 de enero de 1933 marcó el final de la República de Weimar y el nacimiento de un régimen dictatorial que conduciría a una guerra mundial que se cobró la vida de 60 a 70 millones de personas. En 1938, cuando llevaba un lustro en el poder, Hitler entró victorioso en Viena y decretó la anexión de Austria al Tercer Reich (*Anschluss*). Ya no hubo trabas que limitaran las ambiciones territoriales del Führer.

En el acuerdo de Múnich de ese año, el conservador Neville Chamberlain, primer ministro británico, y el presidente del Gobierno francés, el socialista Édouard Daladier, aceptaron entregar la provincia checa de los Sudetes a los alemanes con la solemne promesa de Hitler de que no reclamaría ningún otro territorio. Londres y París creían que así frenaban una guerra que no deseaban, pero se equivocaban. Poco después, Hitler firmó un tratado de no agresión con Stalin y extendió el control que tenía en los Sudetes al resto del territorio checoslovaco. Y a las 04:45 horas del 1 de septiembre de 1939, Hitler ordenó atacar Polonia.

ALEMANIA COMIENZA SU AVANCE

Las SS simularon atentados llevados a cabo por guerrilleros polacos a los cuarteles de guardabosques de la ciudad de Pitschen (actual Byczyna, en Polonia) y a la emisora de Gleiwitz (actual Gliwice polaca), desde donde radiaron un comunicado incitando a la rebelión de la población en la Alta Silesia. Hombres de las SS se encargaron de ejecutar a unos cuantos prisioneros del campo de concentración de Sachsenhausen, cuyos cuerpos fueron abandonados como prueba del supuesto ataque guerrillero.

El 3 de septiembre, el embajador británico en Berlín entregó a la Cancillería alemana un ultimátum que dejó demudado a Hitler. Ribbentrop le había asegurado que Londres no haría nada si la Wehrmacht invadía Polonia. Australia, la India

y Nueva Zelanda también declararon la guerra a Alemania. Poco más tarde, el embajador francés entregó el ultimátum de París. A continuación, Sudáfrica y Canadá hicieron lo propio.

Los berlineses reaccionaron con cierta perplejidad y preocupación a la noticia de que Gran Bretaña y Francia desenterraban el hacha de guerra. «Habían confiado en la extraordinaria racha de suerte de su Führer, pensando que esta también le permitiría una victoria rotunda sobre Polonia sin que se desencadenara ningún conflicto en Europa», señala el historiador británico Antony Beevor en su libro *La II Guerra Mundial*. Ya no había vuelta atrás: la tragedia estaba servida.



Hitler llega a Gdansk pocos días después de iniciar la invasión de Polonia el 1 de septiembre de 1939.

EL VERTIGINOSO AVANCE DE LOS ALEMANES **MOSTRÓ LA DESCOORDINACIÓN** DE LAS FUERZAS ALIADAS

Por su parte, Stalin aprovechó el tratado de no agresión que había firmado con Hitler —el acuerdo Mólotov-Ribbentrop del 23 de agosto de 1939— para invadir la zona oriental de Polonia. Poco después, el líder soviético ordenó ocupar Finlandia, lo que le costó un severo varapalo al Ejército Rojo, que fue rechazado por las tropas finlandesas. Finalmente, el 29 de febrero de 1940, sabiendo que no iba a recibir ayuda de las democracias europeas, Helsinki llegó a un acuerdo con Moscú, consciente de que Stalin ya no quería seguir con una guerra que le podría enfrentar con Londres y París.

La invasión simultánea de Noruega y Dinamarca comenzó el 9 de abril. Hitler pensó que la ocupación alemana presionaría a los suecos para que no dejaran de exportar suministros de hierro a Alemania, un material fundamental para la industria bélica del Tercer Reich. Las operaciones militares en Escandinavia iban a proporcionar a la Kriegsmarine bases navales desde las que sus buques podrían controlar el mar del Norte y los puertos occidentales de Reino Unido. Ese esfuerzo bélico frenó la ofensiva alemana en el oeste, aunque no por mucho tiempo.

El 10 de mayo, Hitler dio luz verde a la Wehrmacht para que sus divisiones acorazadas penetraran simultáneamente en Holanda y Bélgica. El Führer estaba en racha y no quería dejar escapar la oportunidad. Mientras los carros de combate avanzaban hacia Occidente, la Luftwaffe bombardeaba sin piedad Bruselas, Amberes, Calais, Dunkerque, Boulogne, Nancy y otras ciudades de la frontera francobelga. Unos 90 bombarderos arrojaron su carga letal sobre la ciudad holandesa de Róterdam, provocando la muerte a mil personas y dejando sin hogar a otras 70 000.

Aquel día, Chamberlain tuvo que dimitir como primer ministro de Gran Bretaña al no conseguir el apoyo del Partido Laborista. Halifax rechazó sucederle en el cargo, razón por la que Winston Churchill fue nombrado nuevo primer ministro. En el continente, la poderosa maquinaria bélica germana y sus revolucionarias tácticas en el campo de batalla (guerra relámpago) sorprendieron a las tropas francesas, que se replegaron desordenadamente. El vertiginoso avance de los alemanes mostró la descoordinación de las fuerzas aliadas. En solo seis semanas, el ejército francés se desplomó por completo.

SANGRE, SUDOR Y LAGRIMAS EN DUNKERQUE

En aquellos momentos trágicos para los aliados, Churchill se enfrentó al derrotismo de parte de sus colegas, algunos de los cuales todavía apostaban por un acuerdo con la Alemania nazi, dado que creían imposible derrotar a su poderoso ejército. Si Inglaterra se encontraba profundamente debilitada, Francia estaba al borde de la rendición. Churchill supo galvanizar el deseo de resistencia de los ingleses y en mayo, en la Cámara de los Comunes, lanzó su más famosa frase: «Sangre, sudor y lágrimas».

El rápido avance de los ejércitos alemanes hizo retroceder a 350 000 soldados, la mayoría británicos, hacia Dunkerque. Sorprendentemente, Hitler ordenó a sus divisiones blindadas detenerse a sólo 25 km de esa ciudad, dando un respiro a los



Bombardeo alemán sobre Dunkerque durante los combates entre el 26 de mayo y el 4 de junio de 1940, en los que quedaron cercados cientos de miles de soldados aliados.

aliados. Las fuerzas británicas atrapadas en la ciudad francesa fueron evacuadas a Reino Unido entre el 26 de mayo y el 4 de junio de 1940 gracias a una flota de cuarenta destructores británicos, franceses, belgas y holandeses, seguidos de unas 900 embarcaciones particulares (yates, barcos de pesca, gabarras del Támesis...). El último día, más de 26 000 soldados franceses lograron embarcarse y huir a Gran Bretaña.

La operación fue un éxito, pero también una dolorosa derrota para Londres. Cientos de miles de soldados pudieron ser trasladados sanos y salvos, pero gran cantidad de material militar británico se perdió en Dunkerque. Las fábricas de armamento de Reino Unido tendrían que trabajar a destajo para reponer los valiosos pertrechos bélicos abandonados en las playas francesas.

CHURCHILL RESISTE, PETAIN CLAUDICA

Al mismo tiempo que concluía la repatriación de tropas en Dunkerque, París sufrió un bombardeo que ocasionó cerca de 300 muertos. En Londres, el gabinete de guerra vivió un serio desencuentro entre los partidarios de sondear a los italianos los términos en que Hitler estaría dispuesto a firmar un armisticio y los que pensaban que la única salida era combatir. Churchill opinaba que, si comenzaban las negociaciones, Londres ya no podría dar marcha atrás. Tampoco se podría revitalizar el espíritu de resistencia del pueblo británico si las cosas se torcían y había que volver irremediabilmente a las armas.

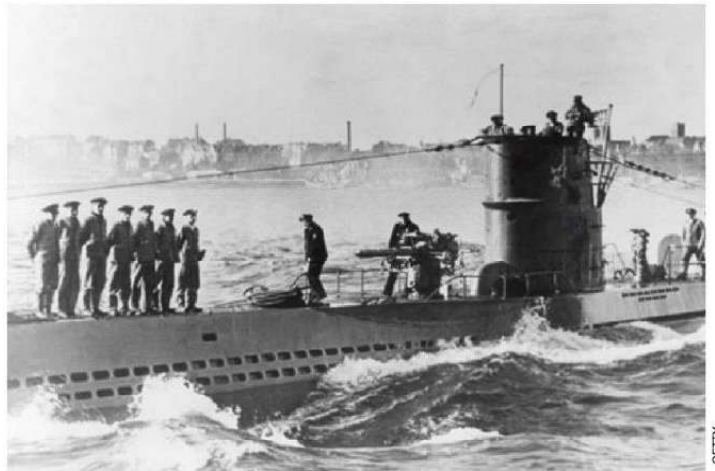
Churchill estaba convencido de que Alemania impondría unas condiciones tan brutales que reducirían al país a la condición de un Estado esclavo, razón por la que los británicos no tenían más alternativa que luchar hasta el final. Él mismo tendría que hacer un gran esfuerzo para empujar al presidente estadounidense Franklin D. Roosevelt a tomar partido en la guerra y abandonar su neutralidad. Sin la ayuda de

LA MISIÓN SUICIDA DEL U-47 EN SCAPA FLOW

En la batalla del Atlántico, la prensa y la propaganda nazi exaltaron a los comandantes de los submarinos alemanes. Algunos, como Joachim Schepke, oficial del U-100, o Günther Prien, comandante del U-47, fueron conside-

rados héroes del III Reich. Prien saltó a la fama por llevar a cabo una misión suicida que fue noticia en medio mundo. Al mando de su submarino, se atrevió a penetrar en el puerto de la flota británica en Scapa Flow (islas Orcadas), considerado inexpugnable y en el que se concentraban los más poderosos buques de guerra. Su ataque comenzó la noche del 14 de octubre de 1939: el U-47 forzó la entrada a la rada navegando en superficie para evitar las medidas antisubmarinas. Pasó inadvertido y disparó contra el acorazado HMS Royal Oak una primera salva de torpedos, de los cuales sólo uno alcanzó al navío británico.

Los oficiales pensaron que se trataba de una explosión accidental, lo que dio la oportunidad al submarino de disparar más torpedos: dos impactaron en el HMS Royal Oak, que se fue a pique con 800 hombres. El U-47 abandonó Scapa Flow sin ser detectado y regresó a Alemania, donde Prien y toda su tripulación fueron recibidos como héroes.



El submarino U-47 regresa al puerto de Wilhelmshaven el 17 de octubre de 1939, tras hundir al acorazado británico Royal Oak en la base naval de Scapa Flow.

Estados Unidos, las democracias europeas se irían a pique. La lucidez de Churchill fue decisiva en aquellos difíciles momentos.

El 14 de junio las tropas alemanas entraron en París y desfilaron por sus avenidas, para congoja de los parisinos. La humillación se completó ocho días después cuando el mariscal Henri Philippe Pétain, el héroe de la Primera Guerra Mundial, de 84 años, comunicó al pueblo francés la firma de un armisticio con Alemania. Francia quedó dividida en dos zonas: la de Vichy, al mando de Pétain, y la ocupada por los alemanes. Mientras que Pétain no tuvo ningún reparo en aceptar la colaboración con los invasores, Charles de Gaulle, desde Londres, utilizó la BBC para hacer un llamamiento a las armas y a la resistencia de la Francia libre.

LA BATALLA DE INGLATERRA

El 23 de agosto, la Luftwaffe bombardeó accidentalmente Londres, lo que provocó las represalias de la Royal Air Force (RAF), que de inmediato bombardeó Berlín. Hitler enfureció y ordenó a Göring que empezaran los ataques aéreos sobre la capital británica (el *Blitz*), lo que en cierto modo benefició a la RAF, ya que sus aeropuertos



Soldados italianos capturados por los británicos en Sidi Barrani, tras el intento fallido de avanzar hacia el Nilo en septiembre de 1940, que evidenció la debilidad militar de Mussolini y precipitó la intervención alemana en el norte de África.

dejaron de ser objetivo prioritario de los bombarderos alemanes. Del 7 de septiembre al 13 de noviembre de 1940, Londres fue bombardeado con regularidad. A continuación, la Luftwaffe atacó Belfast, Glasgow, Liverpool, Cardiff y otras poblaciones. Hasta mayo de 1941, las bombas alemanas mataron a 43 000 personas en Reino Unido.

Con el respaldo de la mayoría de los británicos, el Primer Ministro se jugó el todo por el todo en la Batalla de Inglaterra. El primero de agosto, Hitler firmó la orden de que la aviación alemana aplastara a la británica. Los británicos tenían a su favor el radar, que fue desarrollado unos años antes por el físico Robert Watson-Watt. Con él, la RAF podía detectar a la aviación enemiga con antelación y enviar escuadrillas de cazas en el momento preciso para abortar sus incursiones aéreas.

Asimismo, el Reino Unido poseía el moderno caza Supermarine Spitfire, con el que podía enfrentarse al BF Messerschmitt 109. El 15 de septiembre de 1940, conmemorado desde entonces en Reino Unido como *Battle of Britain Day* (Día de la Batalla de Inglaterra), fue la jornada que concentró más cazas sobre territorio británico. Los esfuerzos alemanes fueron inútiles. Tras el fracaso de la Luftwaffe, que no pudo doblegar a los pilotos de la RAF, Hitler abandonó la idea de invadir Reino Unido, centrando todos sus esfuerzos en la lejana e impenetrable Rusia.

DEL FRACASO DE MUSSOLINI AL AFRIKA KORPS

El 10 de junio de 1940, Mussolini lanzó un discurso en Roma en el que declaró la guerra a Gran Bretaña y Francia. A continuación, las tropas italianas penetraron en los Alpes para conquistar la ciudad de Mentón. En sus ansias por acaparar nuevos territorios, Mussolini cometió el error de lanzar dos campañas militares a la vez, una contra la neutral Grecia y otra contra Reino Unido en Egipto. Además de estar muy mal dirigido, el ejército italiano se encontró con la inesperada resistencia de los griegos. En menos de un mes, los invasores fueron expulsados de Grecia.

Por lo que se refiere al ataque a Egipto, el Duce lanzó a sus ejércitos hacia Sidi Barrani en septiembre de 1940. Mussolini creía que los más de dos millones de italianos que se dirigían hacia el Nilo aplastarían fácilmente las exiguas defensas británicas. En realidad, ocurrió todo lo contrario. Las divisiones italianas fueron derrotadas meses después por los 36 000 británicos acuartelados en Egipto. Hitler enfureció. Las dos fallidas operaciones italianas le obligaron a posponer la invasión de Rusia.

La primera medida del Führer fue organizar un ejército en Libia para contraatacar y recuperar el territorio que habían ocupado los ingleses. La llegada del general Erwin Rommel a Trípoli (Libia) el 12 de febrero de 1941 iba a cambiar el rumbo de los acontecimientos. Aquel día nació el Afrika Korps. Muy pronto, los británicos comprendieron

que se estaban enfrentando a un enemigo formidable. El 6 de abril de 1941, Alemania envió dos divisiones para invadir Grecia y Yugoslavia. Asimismo, Hitler ordenó una operación aerotransportada, la primera invasión de la Historia protagonizada por paracaidistas, para tomar Creta, que en esos momentos estaba ocupada por tropas británicas. En menos de dos semanas, los alemanes los expulsaron de la isla.

Mientras Rommel preparaba su ofensiva en el desierto, Gran Bretaña se enfrentaba a un nuevo problema: el bloqueo marítimo de los submarinos alemanes. El 4 de noviembre de 1939, después de recibir la aprobación del Congreso, el presidente estadounidense Roosevelt decidió apoyar a Gran Bretaña y Francia con el envío de armas y bienes, con la condición de que los compradores pagaran en efectivo y se encargaran del transporte de los productos adquiridos.

LUCHA EN EL ATLANTICO

Los temibles *U-Boote* echaron a pique a centenares de navíos ingleses, poniendo en serios aprietos el envío desde EE. UU. de víveres y material de guerra a través del Atlántico. En mayo de 1941, los británicos se hicieron con una máquina codificadora Enigma, lo que les iba a permitir descifrar muchos de los mensajes y órdenes de batalla enviados por el ejército alemán, entre ellos los que recibían y enviaban los submarinos enemigos.

Gracias a esos mensajes, la Armada británica y la RAF pudieron localizar las posiciones de los sumergibles enemigos, muchos de los cuales fueron hundidos. Las cosas empezaban a mejorar poco a poco para los aliados. El resultado de la batalla del Atlántico fue vital para la supervivencia de Reino Unido. Pero el coste fue enorme: unos 2600 barcos mercantes aliados y unos 750 submarinos alemanes fueron hundidos. En total, cerca de 80 000 marinos alemanes y aliados murieron en las gélidas aguas atlánticas. ■



Pétain capituló ante los nazis el 22 de junio de 1940. Tres días más tarde, el Führer se paseó por París.



Hitler se dirige al Reichstag en Berlín el 11 de diciembre de 1941, día en que declaró la guerra a Estados Unidos tras el ataque japonés a Pearl Harbor.

GETTY

EL CONFLICTO SE GLOBALIZA

EL FRENTE ORIENTAL

INVASIÓN DE LA URSS
Y ATAQUE A PEARL HARBOR

MIRIAM RODRIGUEZ
Catedrática de Historia



Tras haber conquistado Austria, Checoslovaquia, Polonia, Dinamarca, Noruega, Holanda, Bélgica y Francia, Alemania rompió el acuerdo de no agresión que había firmado dos años antes con Moscú. En junio de 1941, Hitler ordenó el despliegue de unos tres millones de soldados para invadir la Unión Soviética. Churchill había advertido a Stalin en abril de que ese ataque se iba a producir, pero el líder soviético era un paranoico y pensaba que el primer ministro británico quería arrastrar a Rusia a una guerra contra Alemania.

OPERACION BARBARROJA: ACABAR CON STALIN

«En la lógica de Stalin, los ingleses le estaban engañando, ya que el objetivo principal de Reino Unido era acabar con los bolcheviques. Y qué mejor manera de lograrlo que empujar a la Unión Soviética a declarar la guerra a Alemania», afirma el periodista e historiador británico Max Hastings. En cuestión de semanas, el líder soviético comprendería que Churchill le estaba contando la verdad, pero ya era muy tarde para reaccionar. Las tropas de la Wehrmacht iban a llegar en cuestión de semanas a las mismas puertas de Moscú. La Operación Barbarroja (la invasión de la Unión Soviética) coincidió en el tiempo con el comienzo del genocidio.

El objetivo ideológico de erradicar el «judeobolchevismo» era fundamental en la guerra de aniquilación que habían proyectado los nazis. En los primeros días de la invasión, el ataque mortífero de los Einsatzgruppen (grupos operativos de las SS), respaldados por la Wehrmacht, combinó las acciones bélicas propiamente dichas con las batidas para perseguir y asesinar a judíos y milicianos.

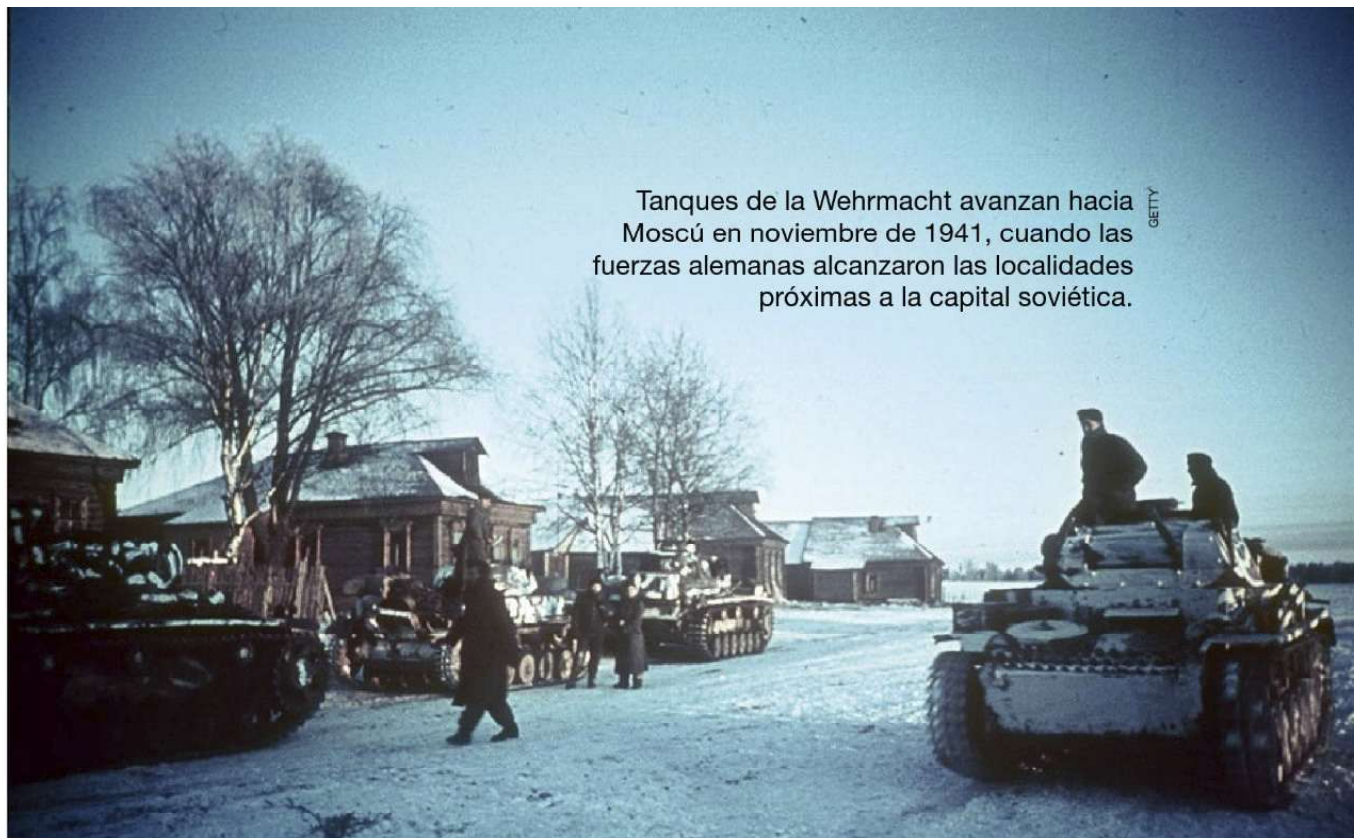
Los alemanes emprendieron tres grandes ofensivas a lo largo de un frente de invasión de mil ochocientos kilómetros. El grupo de ejércitos Norte, al mando del mariscal de campo Von Leeb, avanzó en dirección a los Estados bálticos y Leningrado (actual San Petersburgo). El grupo de ejércitos Centro, con Von Bock a la cabeza, avanzó hacia Minsk, ciudad que capturó en pocos días. El grupo de ejércitos Sur, a las órdenes de Von Rundstedt, se dirigió hacia Ucrania. La falta de adiestramiento y de oficiales capacitados convirtió al Ejército Rojo en fácil presa de la Wehrmacht.

MORIR MATANDO, DE MOSCÚ AL PACÍFICO

Al llegar los alemanes a Moscú, el pánico se adueñó de la ciudad. Mientras se levantaban barricadas y todo tipo de defensas, las autoridades organizaron la evacuación del Gobierno. Por su parte, Stalin lanzó un mensaje en el que pedía a la población



El piloto soviético Viktor Talalikhin, condecorado tras protagonizar la primera embestida nocturna contra un bombardero alemán en 1941.



Tanques de la Wehrmacht avanzan hacia Moscú en noviembre de 1941, cuando las fuerzas alemanas alcanzaron las localidades próximas a la capital soviética.

GETTY

EL SPECIAL AIR SERVICE (SAS) BRITÁNICO SE CREÓ EN JULIO DE 1941 COMO UN CUERPO DE OPERACIONES ESPECIALES

que resistiera a ultranza contra los nazis. Más al norte, las tropas alemanas sitiaron la ciudad de Leningrado, abocándola a la miseria y la hambruna. En los primeros días de la ofensiva alemana contra Moscú, el Alto Mando soviético dio orden a sus pilotos de embestir a los bombarderos de la Luftwaffe. No todos morían en esos ataques suicidas; los que sobrevivieron enseñaron a otros pilotos cómo llevar a cabo ese «acto de agresión total». Los aviones rusos embistieron a los alemanes en al menos 300 ocasiones. La primera embestida nocturna de Viktor Talalikhin le valió la Medalla de Oro del Héroe.

Meses después, los convoyes angloamericanos que llevaban ayuda militar a los rusos a través del océano Ártico iban acompañados de un buque especial llamado CAM, desde el que se podía lanzar un avión para defender a los barcos del ataque de submarinos alemanes. El problema era que, una vez realizada la operación, el piloto debía amerizar en las gélidas aguas del Ártico y rezar para que los navíos de escolta del convoy lo rescataran cuanto antes. Los pilotos de la RAF asumieron con valentía que sus misiones eran casi tan arriesgadas como las tácticas de los kamikazes japoneses en el Pacífico.

El Special Air Service (SAS) británico se creó en julio de 1941 como un cuerpo de operaciones especiales, el primero de su género. Su bautismo de fuego se produjo en el norte de África, donde sus hombres fueron lanzados en paracaídas tras las líneas enemigas para realizar operaciones de sabotaje contra el Afrika Korps. Sus acciones sirvieron para galvanizar a la opinión pública británica, cuya moral se encontraba bajo mínimos. El SAS estaba compuesto por soldados y mercenarios de todas las nacionalidades, muchos de ellos inadaptados, excéntricos y depravados,

OPERACION BITING: LA CAPTURA DE UN RADAR ALEMÁN

El 27 de febrero de 1942, más de un centenar de paracaidistas británicos participaron en una misión muy arriesgada para atacar una instalación de vigilancia alemana en Bruneval (Francia). Desde 1941, Londres sabía que los alemanes habían instalado una serie de artefactos a lo largo de la costa francesa, aunque ignoraba cuál era su cometido. Algunos oficiales sospechaban que ese sistema era una especie de radar que seguramente estaba relacionado con

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

Ó escanea el código QR:



el alto número de bombarderos británicos que habían sido derribados en los últimos meses. El Alto Mando decidió poner en marcha la Operación Biting, un asalto aerotransportado para robar uno de esos aparatos y trasladarlo a Reino Unido, de tal forma que pudiera ser analizado por los científicos británicos.

Tras lanzarse en paracaídas y tomar la estación alemana, los expertos que iban con el comando desmontaron algunas partes del artefacto. Una vez finalizaron la misión, los británicos lograron alcanzar la playa llevando consigo a dos prisioneros alemanes, uno de ellos radiotelegrafista. Unas lanchas los sacaron de allí y los trasladaron a Gran Bretaña.

La operación costó la vida a dos miembros del comando. Otros dos fueron heridos y seis fueron hechos prisioneros. El análisis del artefacto y las indicaciones que proporcionó el radiotelegrafista alemán

desvelaron que ese aparato era un radar, aunque no tan sofisticado como los que habían desarrollado los ingleses. Aquella operación permitió diseñar contramedidas para proteger a los bombarderos británicos.

pero con instinto para la guerra encubierta. El SAS llevó a cabo acciones de guerra tan arriesgadas que rozaban el suicidio.

El 7 de diciembre de 1941, los japoneses lanzaron un demoledor ataque aéreo sobre la base naval estadounidense de Pearl Harbor. La flota japonesa estaba compuesta por más de 350 buques de guerra y varios portaaviones. Desde las cubiertas de estos últimos despegaron los cazas de combate, torpederos y bombarderos que dañaron gravemente ocho acorazados enemigos, cuatro de los cuales se hundieron. Los estadounidenses tuvieron 2403 víctimas mortales y los japoneses perdieron a 65 hombres entre muertos y heridos. El ataque fue un completo *shock* para el pueblo americano, que nunca perdonó lo que se consideró un ataque traicionero y cobarde.

Aquel día, los combatientes japoneses navegaron sumergidos sobre torpedos para atacar a los navíos de guerra americanos anclados en el puerto. Las primeras bajas del ataque ocurrieron cuando el buque de guerra Ward localizó y hun-

LA NOTICIA DEL ATAQUE JAPONÉS SOBRE PEARL HARBOR FUE «COMO UN RAYO CAÍDO DEL CIELO»

dió un minisubmarino de la clase A Kō-hyōteki, a primeras horas de la mañana. Los japoneses planeaban utilizar varios de aquellos pequeños sumergibles para dañar los barcos enemigos una vez se hubiera iniciado el bombardeo aéreo sobre la base naval americana en Hawái.

LA EXCUSA PERFECTA PARA HITLER

Ninguno de esos minisubmarinos regresó sano y salvo a su base. Se hallaron rastros de cuatro de ellos y en 2002 se localizó el que hundió el Ward. De los diez tripulantes que intervinieron en la arriesgadísima operación submarina, murieron nueve. El único superviviente, Kazuo Sakamaki, fue capturado por los americanos, convirtiéndose en el primer prisionero de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial. Algunos investigadores creen que uno de aquellos ingenios sumergibles pudo entrar en el puerto y disparar con éxito un torpedo al navío West Virginia.

Tokio no había desvelado sus planes a Berlín. La noticia del ataque sobre Pearl Harbor, según contó el ministro de Propaganda Joseph Goebbels, fue «como un rayo caído del cielo». «Japón no se habría atrevido nunca a atacar a Estados Unidos si Hitler no hubiera iniciado la guerra en Europa y en el Atlántico. Una guerra en dos océanos ofrecía una ocasión única de actuar contra el poderío naval de Estados Unidos y del Imperio británico», señala Antony Beevor. «Fue por eso por lo que en noviembre de 1941 los japoneses intentaron que la Alemania nazi les garantizara que declararía la guerra a Estados Unidos en cuanto ellos atacaran Pearl Harbor», afirma el historiador británico.

Y eso fue lo que hizo el eufórico Hitler. El 11 de diciembre, pronunció un discurso en el que atacó al presidente Roosevelt, presentándolo como un títere en manos de «toda la insidia satánica de los judíos». Ese día declaró la guerra a Estados Unidos, en virtud del Pacto Tripartito. En realidad, ese pacto firmado por las tres potencias del Eje era una alianza de defensa mutua, por lo que Alemania no estaba obligada a ayudar a los japoneses si eran ellos los agresores. Si Hitler apeló al Pacto Tripartito fue porque quería entrar en guerra con Estados Unidos. Es posible que aquella decisión del Führer fuera la causa primera de la derrota del Tercer Reich cuatro años más tarde.

LA UNION SOVIETICA CONTRAATACA

El 5 de diciembre de 1941, el mariscal Gueorgui Zhúkov lanzó un contraataque contra el ejército alemán, que estaba situado a unos 40 kilómetros de Moscú. Los soviéticos habían transferido fuerzas frescas y bien equipadas desde Siberia y el Extremo Oriente ruso hasta la capital. Stalin sabía por sus servicios de inteligencia que Japón no atacaría suelo soviético, lo que permitía desatender la defensa del extremo oriental de la URSS. Zhúkov utilizó estos refuerzos contra los alemanes.

LOS ALEMANES TUVIERON QUE ENFRENTARSE A UNA LARGA Y MUY SANGRIENTA GUERRA DE POSICIONES

Las tropas siberianas estaban mucho más preparadas para poder soportar el intenso frío invernal que las de la Wehrmacht, que en enero de 1942 fueron obligadas a retroceder unos 200 kilómetros.

En agosto de ese año se produjo el estreno de la Séptima Sinfonía de Shostakóvich en la sitiada ciudad de Leningrado. Inmediatamente después de un bombardeo de artillería programado para acallar los cañones alemanes, el director Karl Eliasberg levantó su batuta y comenzó a sonar la sinfonía. El estreno se convirtió en un acto de afirmación patriótica y en un acontecimiento cultural único en la Historia, ya que se transmitió por radio a todo el mundo.

Mientras la población de Leningrado sufría el brutal asedio de las tropas alemanas, el Ejército Rojo consolidó sus posiciones en abril de ese año en Moscú, lo que aportó una gran dosis de moral a los militares y la población civil rusa. A partir de entonces, los alemanes tuvieron que enfrentarse a una larga y sangrienta guerra de posiciones. Hitler destituyó al general Guderian, que fue sustituido por el general Von Kluge. En torno a 700 000 soldados soviéticos murieron, fueron heridos o dados como desaparecidos durante los años que duró la defensa y el contraataque en Moscú. En el bando contrario, cerca de 250 000 hombres murieron, fueron heridos o dados por desaparecidos.

El Frente Oriental fue el escenario de mayor crudeza y crueldad de la Historia de la guerra moderna. «La Unión Soviética fue invadida por los ejércitos alemanes, que ejercieron una violencia inusitada contra los soviéticos. Cabe recordar que alrededor de veinte millones de rusos perdieron la vida en aquella campaña», señala la historiadora británica Joanna Bourke. Más adelante, cuando el Ejército Rojo tomara la iniciativa y se fuera adentrando en territorio alemán, los soldados soviéticos se iban a entregar a una terrible venganza por todos los pecados que habían cometido los hombres de la Wehrmacht y las SS en Rusia.

LA SOLUCION FINAL Y OTRAS ABERRACIONES

El metódico sistema de exterminio contra los judíos se terminó de plasmar en la conferencia que se celebró el 20 de enero de 1942 en un fastuoso palacio situado junto al lago Wannsee, en las afueras de Berlín. Ese año fueron asesinados cerca de 2,7 millones de judíos. No contento con ello, Heinrich Himmler buscó la manera de que algunos presos judíos colaborasen en el esfuerzo de guerra antes de ser aniquilados. Y el lugar idóneo para llevar a cabo ese plan fue Auschwitz, el campo de exterminio más grande creado por los nazis, situado a 67 kilómetros al oeste de Cracovia, cerca de la frontera checoslovaca.

«Fue el único campo nazi que combinó el aniquilamiento masivo de judíos y las funciones de campo de concentración para trabajos forzados. Además, fue el lugar donde se produjo la mayor matanza masiva de la Historia (en aquel siniestro lugar fueron asesinadas 1 100 000 personas, de las cuales un millón eran judías)»,

recuerda Lauren Rees, director creativo de la televisión pública británica BBC para programas de Historia y autor del libro *Auschwitz: los nazis y la Solución Final*. En ese lugar siniestro, Josef Mengele, «el ángel de la muerte», realizó sus terribles investigaciones con prisioneros judíos.

La invasión de los territorios del Este debía proporcionar las tierras necesarias para que las falanges de la Wehrmacht se instalasen en ellas una vez finalizada la guerra. Los profesionales liberales, ingenieros y gentes del mundo académico de aquellos países sometidos serían eliminados, dejando al campesinado local las labores agrícolas necesarias para alimentar al Imperio. El resto del «populacho» trabajaría en las poderosas corporaciones industriales alemanas que se levantarían en aquellas naciones invadidas.

Reinhard Heydrich fue nombrado *Reichprotektor* de Bohemia y Moravia en septiembre de 1941. La falta de mano dura de su antecesor, Konstantin von Neurath, disgustó a Adolf Hitler, ya que favorecía la desestabilización del protectorado alemán. Desde su nuevo cargo, Heydrich firmó la condena a muerte de unos quinientos disidentes, decretó la ley marcial, detuvo a numerosos intelectuales y ordenó fusilar al primer ministro Alois Eliáš, un político títere que había sido aupado al poder por los propios alemanes.

OPERACION ANTROPOIDE

Alertado por la terrible represión que sufrían sus compatriotas, el presidente checo Edvard Benes, exiliado en Londres, aceptó un plan urdido por los servicios de inteligencia británicos para atentar contra Heydrich. Su nombre era Operación Antropoide. Para llevarlo a cabo, los ingleses entrenaron a dos patriotas checos, Jozef Gabčík y Jan Kubiš, que fueron lanzados en paracaídas en las cercanías de la capital checoslovaca en diciembre de 1941. Los dos comandos se reunieron con otros compatriotas para llevar a cabo el ataque, en el que Heydrich fue herido, aunque murió días después.

El cadáver de Heydrich fue trasladado a Berlín, donde le rindieron un grandioso funeral del Estado al que acudieron Hitler y la plana mayor de la jerarquía nazi. Pocas horas después, Berlín ordenó ejecutar en represalia a los habitantes de Lidice, un pueblo que quedó prácticamente deshabitado. A esas víctimas se añadieron miles de checoslovacos fusilados en venganza por la muerte de Heydrich. La Operación Antropoide fue el único plan de asesinar a líderes nazis que los aliados llevaron a cabo con éxito, aunque los participantes en el plan fueron detenidos y ejecutados. ■



Un soldado adquiere su entrada para el estreno de la Séptima Sinfonía de Shostakóvich en agosto de 1942, celebrado en la sitiada ciudad de Leningrado.



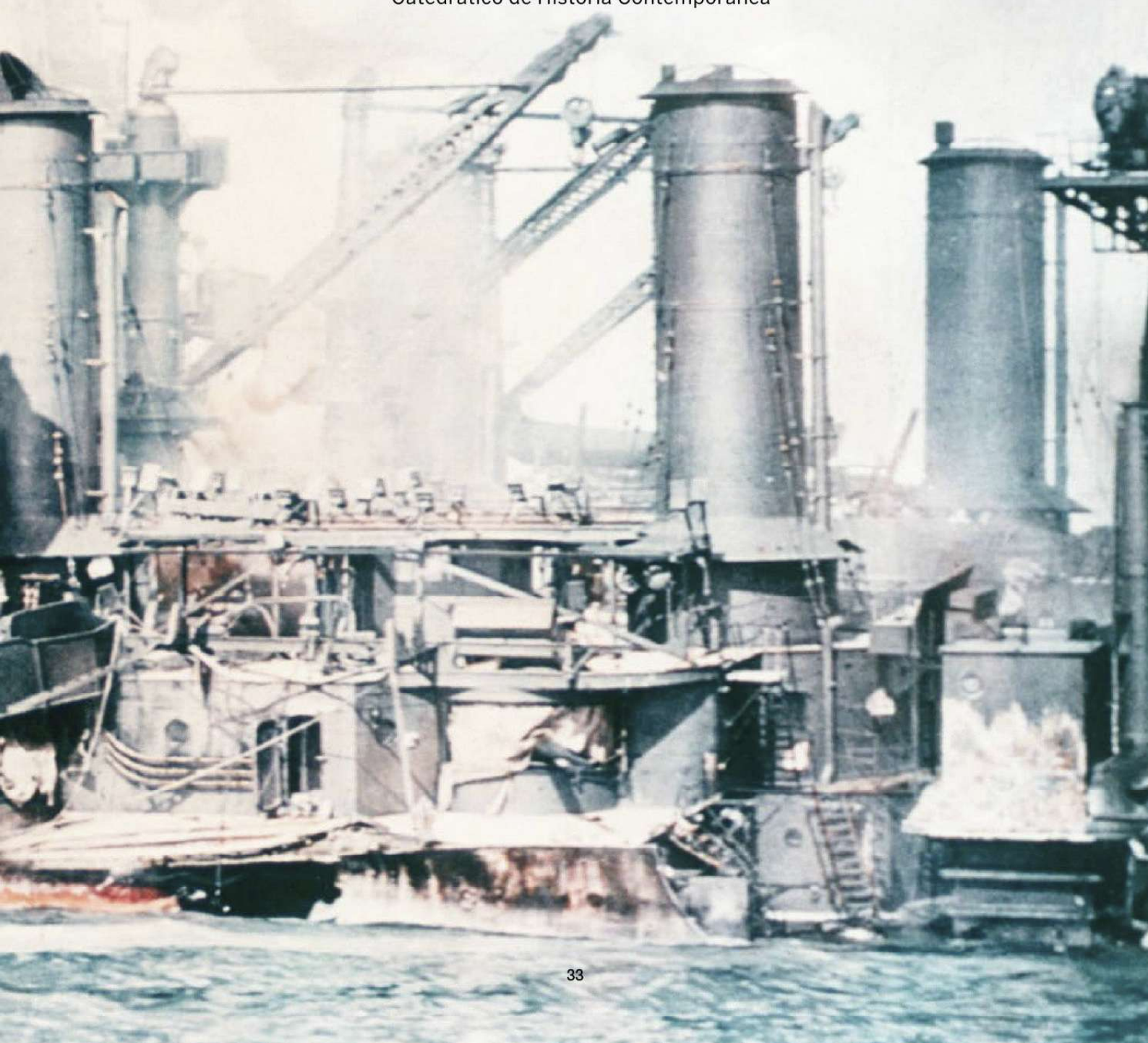
Tras el devastador ataque japonés a Pearl Harbor (en la foto), EE. UU. bombardeó Tokio en venganza en abril de 1942, en la llamada Operación Doolittle.

EL PACÍFICO EN LLAMAS

DE LA BATALLA
DE MIDWAY A LA DE GUADALCANAL

ANDRÉS MENDEZ

Catedrático de Historia Contemporánea



El exiguo territorio de Japón, que daba cobijo a una población de 74 millones de habitantes, fue una de las razones de la entrada del país en la guerra. Tokio quería más posesiones coloniales y fuentes de abastecimientos. Su lucha en China había resultado muy costosa y el país necesitaba petróleo, minerales, caucho y otros recursos estratégicos para seguir creciendo. El gobierno militar movilizó toda su capacidad bélica para liberar al sudeste asiático del yugo anglosajón. La nueva consigna fue «Asia para los asiáticos», pero bajo la dirección de los japoneses, naturalmente. Poco antes de entrar en guerra, el país del Sol Naciente invadió Malasia, cuyo territorio iba a proporcionar aeródromos y bases navales para las operaciones militares, así como caucho y minas de estaño.

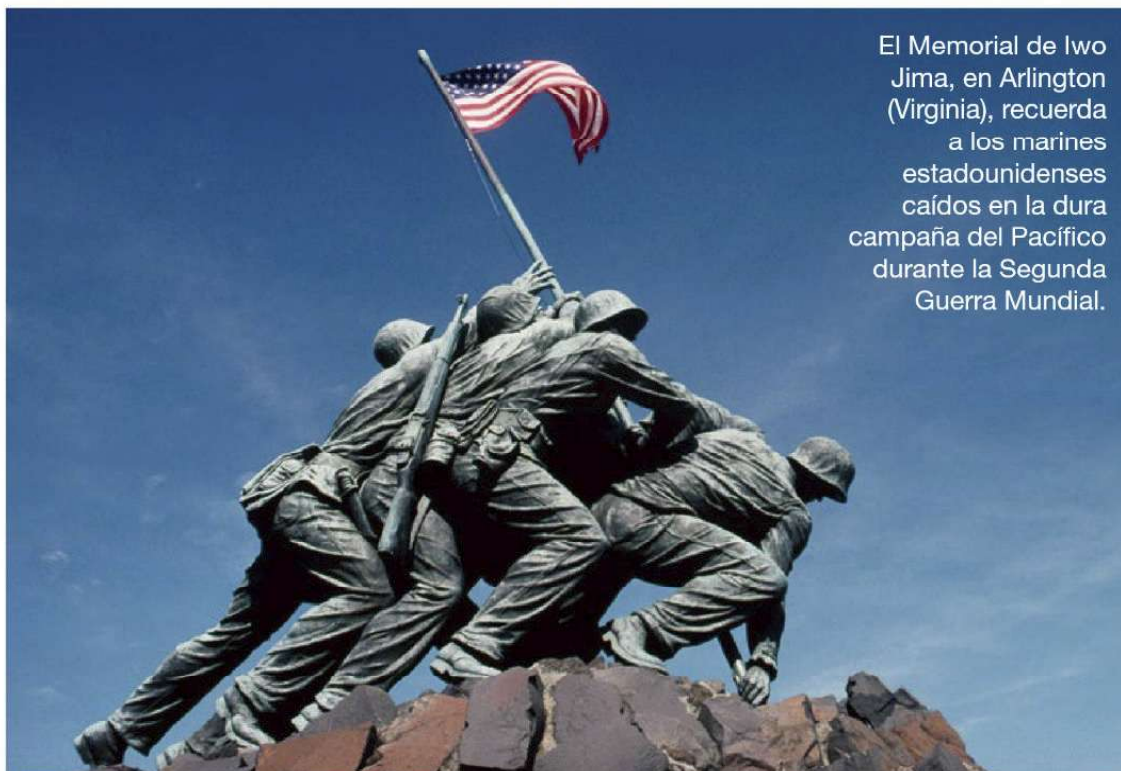
Una vez concluyó el ataque a Pearl Harbor, el ejército japonés irrumpió en Filipinas, Singapur, Tailandia, Guam, la isla de Wake y Hong Kong. A finales de enero de 1942, las fuerzas británicas se retiraron a Singapur, donde fueron bombardeadas por la aviación nipona. El 15 de febrero de ese año, 35 000 soldados japoneses invadieron la isla y tomaron como prisioneros a 85 000 soldados aliados, cuyos mandos fueron incapaces de organizarlos para la defensa. Los invencibles ejércitos imperiales arrebataron a Reino Unido y Holanda enormes territorios en el continente asiático. Finalmente, Tokio había logrado cumplir su objetivo: quitarles a las potencias coloniales europeas los recursos naturales del sudeste de Asia.

Durante la ocupación japonesa, la población civil se vio sometida a una horrible pesadilla. Unos 3 700 000 indonesios murieron por desnutrición, a golpes, a bayonetazos o extenuados por los trabajos forzosos. El terror se extendió asimismo por las otras naciones ocupadas. Murió uno de cada cuatro prisioneros en manos japonesas. Los soldados aliados que se rindieron fueron tratados brutalmente; los japoneses no respetaron a unos combatientes que se habían «deshonrado» al entregarse sin luchar hasta el final, tal y como indicaba el código samurái del *bushido*.

LA DECISIVA VICTORIA DE MIDWAY

Estados Unidos y Reino Unido tenían que reaccionar a toda prisa, y los primeros en hacerlo fueron los estadounidenses. Tras el ataque a Pearl Harbor, el almirante Chester W. Nimitz asumió el mando de la flota del Pacífico y comenzó a trazar planes para devolver el golpe a los japoneses. Nimitz tenía a su favor una herramienta estratégica nada desdeñable: el sistema de códigos navales de los japoneses había sido descifrado meses antes por el comandante Joseph Rochefort, jefe de los servicios de criptoanálisis de la Armada (para principios de 1944, EE. UU. llegaría a descifrar 20 000 mensajes militares del enemigo al mes).

«Este oficial poco convencional, que solía calzar pantuflas enfundado en un elegante batín de color rojo, no había sido capaz de advertir del ataque a Pearl Harbor debido al estricto silencio de las radios de la flota japonesa», recuerda el historiador británico Antony Beevor en su libro *La II Guerra Mundial*. Pero Rochefort se desquitó poco después al lograr descodificar una serie de despachos japoneses que indicaban sus intenciones de atacar un punto del Pacífico que denominaban «AF», y que el criptógrafo identificó con las islas Midway. Nimitz tomó buena cuenta de la advertencia y ordenó reagrupar la flota en la base de Pearl Harbor para organizar un plan que sorprendiera a los japoneses.



El Memorial de Iwo Jima, en Arlington (Virginia), recuerda a los marines estadounidenses caídos en la dura campaña del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial.

GETTY

El 26 de mayo de 1942, el grueso de la flota nipona zarpó de Saipán, en las islas Marianas, para dirigirse hacia Midway y caer por sorpresa sobre los estadounidenses. Pero estos estaban preparados gracias a los esfuerzos de Rochefort y sus hombres. Un avión de reconocimiento Catalina divisó la flota de portaaviones japonesa e informó de su posición, lo que permitió que los portaaviones estadounidenses se abalanzaran sobre un enemigo desprevenido.

La batalla aeronaval le costó al almirante japonés Yamamoto cuatro portaaviones y un crucero, además de un acorazado gravemente dañado y doscientos cincuenta aviones. Por su parte, Nimitz sufrió la pérdida de un solo portaaviones. La batalla de Midway fue una gran victoria para Estados Unidos y marcó un punto de inflexión en la guerra. «Con ella se esfumó cualquier esperanza que pudiera abrigar Yamamoto de acabar con la flota del Pacífico de Estados Unidos», subraya Beevor.

Cuando lucharon por primera vez contra los japoneses, los ingleses y los estadounidenses comprobaron con sorpresa que aquellos «despreciables y débiles» asiáticos les machacaban en todas las batallas. «En Singapur, los japoneses acabaron con un ejército dos o tres veces mayor que el suyo. Fue uno de los mayores desastres de la Historia del ejército británico. Los ingleses y americanos creían que los japoneses eran inferiores racialmente. Los veían como hombrecillos pequeños, con mala vista y con los dientes muy grandes. No sabían que años antes el ejército japonés había acabado con quince millones de personas en China», afirmó el historiador británico Michael Burleigh en una entrevista que concedió a MUY HISTORIA.

En febrero de 1942, las tropas japonesas desembarcaron en Filipinas y echaron a las fuerzas conjuntas americano-filipinas al mando del general Douglas MacArthur, que tuvieron que retirarse a la península de Bataan. MacArthur huyó a Australia, dejando atrás a 10 000 estadounidenses y 62 000 filipinos que se rindieron al ejército invasor. Una vez los apresaron, los japoneses les hicieron marchar casi

OPERACION VENGEANCE: MATAR AL ALMIRANTE YAMAMOTO

El 17 de abril de 1943, los servicios de inteligencia militar estadounidenses interceptaron y descifraron los detalles del vuelo que iba a emprender el almirante japonés Isoroku Yamamoto (en la imagen, en una fotografía tomada en su juventud) desde Rabaul a Bougainville, en Nueva Guinea. La decisión de acabar con el cerebro que había planeado el ataque de Pearl Harbor planteaba un dilema moral y una objeción práctica: si los japoneses llegaban a la conclusión de que el ataque no había sido fortuito sino el resultado de un desciframiento de sus mensajes, Washington corría el peligro de que el enemigo cambiara su sistema de claves, lo que sería un desastre. Por lo que se refiere al dilema moral, el almirante estadounidense Nimitz aseguró que Tokio no tendría con quién reemplazar la pérdida de Yamamoto.



Ese argumento convenció al presidente Roosevelt, que poco después dio luz verde a la operación. El 18 de abril de 1943, una escuadrilla de cazabombarderos Lockheed P-38 Lightning despegó de una isla del Pacífico para tratar de derribar el avión en el que viajaba el almirante japonés. Nada más divisar el bombardero Mitsubishi G4M en el que viajaba, dos aviones americanos se lanzaron contra él y lo abatieron. Posteriormente, los dos pilotos se enzarzaron en una agria discusión sobre cuál había sido el que había derribado el aparato enemigo. Tokio pensó que Yamamoto había perecido en un ataque aéreo fortuito y no cambió su sistema de claves, lo que permitió a los estadounidenses seguir interceptando los mensajes japoneses hasta el final de la guerra.

100 kilómetros a pie hasta la ciudad de San Fernando. Al finalizar la guerra, solo un tercio de ellos había logrado sobrevivir.

Tras el devastador ataque de Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941, los estadounidenses necesitaban devolver el golpe a los japoneses con alguna acción espectacular en su propio territorio. El oficial Francis Low ideó un ataque a Tokio llevado a cabo por bombarderos B-25 Mitchell, que despegarían en la limitadísima pista del portaaviones USS Hornet. El general Arnold eligió al teniente coronel James H. Doolittle como responsable de la operación que llevaría de nombre su apellido.

DE DOOLITTLE A LA CAMPAÑA DE NUEVA GUINEA

Se trató del primer bombardeo americano en territorio enemigo. El portaaviones navegó cerca de las costas japonesas para que los aviones pudieran llegar a la capital nipona, bombardearla y tratar de alcanzar China. La misión era prácticamente suicida, con una estimación de bajas del 50 %. Los 16 B-25 despegaron del portaaviones en abril de 1942 y se dirigieron a Tokio, donde lanzaron sus bombas. Cumplida la misión, muchos aparatos llegaron a China. Doolittle y su tripulación fueron

POCO A POCO, LOS ESTADOUNIDENSES FUERON INCORPORANDO MÁS HOMBRES A LOS CAMPOS DE BATALLA DEL PACÍFICO

rescatados por guerrilleros chinos, pero otros pilotos fueron apresados y llevados a Japón, donde tres de ellos serían más tarde ejecutados.

La Armada estadounidense destinó dos tercios de su potencial al frente del Pacífico, en donde dominaron la guerra naval. Pero en 1943 el esfuerzo en tierra lo llevaron a cabo los australianos, que desplegaron casi medio millón de soldados frente a los 200 000 que aportó Estados Unidos. Poco a poco, según se iban tomando las islas que estaban en manos japonesas, los estadounidenses fueron incorporando más hombres a los campos de batalla del Pacífico. En ese frente se llevaron a cabo numerosas campañas, aunque hubo cuatro que sobresalieron sobre las demás: Nueva Guinea, las islas Salomón, las islas Marianas e Iwo Jima.

En la primera fase de la guerra, una de las mayores preocupaciones de los aliados era que los japoneses lograran instalar una base en Port Moresby, capital de Nueva Guinea. Las fuerzas imperiales intentaron tomarla, ya que desde esa posición pondrían en serios apuros a Australia, pero la batalla del Mar del Coral (mayo de 1942) impidió el desembarco en Port Moresby. Asentados en la costa noreste de Nueva Guinea, los japoneses avanzaron a través de la jungla para alcanzar la capital. Entre julio y diciembre de ese año, el general Hatazō Adachi y sus tropas intentaron abrirse paso a través de la denominada pista de Kokoda, pero los australianos y estadounidenses se lo impidieron.

A partir de entonces, las aguas del Pacífico se convirtieron en el escenario de grandes batallas navales en las que los portaaviones demostraron que eran más vitales que los destructores en este tipo de choques, ya que se libraban con la aviación y sin que los navíos de ambos bandos llegaran a avistarse. Los cazabombarderos y torpederos que transportaban los portaaviones estadounidenses y japoneses fueron los que realmente libraron esas batallas en aguas del Pacífico.

EL EJE EMPIEZA A PERDER

Los japoneses trataron de conservar por todos los medios el archipiélago de las Salomón (Bougainville, Choiseul, Nueva Georgia y Guadalcanal). Esas islas les permitían controlar las comunicaciones entre Nueva Zelanda, Australia y Estados Unidos. Si las perdían, los estadounidenses tendrían la oportunidad de construir bases y aeródromos para atacar las islas Carolinas, en manos de los japoneses. La lucha por el control de las Salomón fue feroz. En agosto de 1942, 60 000 soldados estadounidenses desembarcaron en Guadalcanal, lo que dio origen a una de las más sangrientas batallas del Pacífico. Finalizó en febrero de 1943 y fue el primer éxito americano en una batalla terrestre, aunque tuvo un alto coste, ya que se cobró la vida de 1600 combatientes estadounidenses y de 15 000 japoneses.

La derrota alemana en Stalingrado, en febrero de 1943, marcó otro punto de inflexión en la guerra. Hitler había cometido un grave error táctico y estratégico. Hubo tanta propaganda en la toma de la ciudad soviética que al final de la batalla,

MUSSOLINI FUE DEPUESTO Y **SUSTITUIDO** **POR EL GENERAL BODOGLIO**, QUE FIRMÓ UN ARMISTICIO CON LOS ALIADOS

cuando el VI Ejército alemán dejó de existir, Hitler fue incapaz de admitir su fracaso. Desde un punto de vista psicológico, puede decirse que aquella debacle hizo decaer la moral de los alemanes. Algunos gerifaltes nazis comenzaron a pensar que la derrota era posible. Solo los más fanáticos seguían creyendo en la victoria de un Tercer Reich que duraría mil años más. Poco después se produjo el contraataque del Ejército Rojo, que puso a los nazis contra las cuerdas.

PROBLEMAS PARA ALEMANIA EN TODOS LOS FRENTERES

«Desde un punto de vista psicológico, puede decirse que la derrota de Stalingrado en 1943 hizo decaer la moral de los alemanes. Pero el verdadero hecho determinante del declive nazi se produjo en diciembre de 1941, con la entrada de Estados Unidos en la guerra. En aquella fecha Alemania ya no tenía nada que hacer desde el punto de vista industrial, ni tampoco desde el político», afirmó el historiador británico Antony Beevor en una entrevista que concedió a MUY HISTORIA. Según



Marines estadounidenses evacúan a un compañero herido durante la campaña de Guadalcanal, que entre agosto de 1942 y febrero de 1943 costó la vida a 1600 soldados de Estados Unidos.

Beevor, el fracaso de Alemania en su intento de capturar Moscú, que dio un nuevo impulso al Ejército Rojo, y la llegada a los campos de batalla de nuevos oficiales rusos enormemente profesionales, como Zhúkov, también contribuyeron al declive militar nazi.

El 10 de julio de 1943, las tropas aliadas desembarcaron en Sicilia, lo que precipitó la caída en desgracia de Mussolini, que fue depuesto de su cargo y sustituido por el general Bodoglio, que firmó un armisticio con los aliados el 3 septiembre de ese año. Nueve días después, un comando alemán, en el que participaba el capitán de las Waffen-SS Otto Skorzeny, rescató al Duce de su encierro en el Hotel Campo Imperatore, situado en el macizo montañoso del Gran Sasso, en los Abruzzos (Italia). Doce planeadores con paracaidistas iniciaron la operación, que apenas duró una hora. Uno de ellos se despeñó, pero los otros once lograron aterrizar frente al hotel y rescatar al Duce, que fue trasladado a territorio controlado por los alemanes a bordo de una avioneta Fieseler Storch.

A miles de kilómetros de Italia, la superioridad de los ejércitos de Stalin y el crecimiento de la producción en sus fábricas de armamento propiciaron el contraataque soviético. El 16 de enero de 1944, los ejércitos rusos atacaron a las fuerzas alemanas que sitiaban Leningrado. El empuje del Ejército Rojo fue de tal magnitud que la Wehrmacht no pudo impedir la liberación de la ciudad días después. Atrás quedaron cientos de miles de sus habitantes, que perecieron de hambre y frío durante el interminable asedio.



El Hotel Campo Imperatore, en el Gran Sasso.

EL EJERCITO ROJO AL CONTRAATAQUE

El 3 de noviembre, Hitler anunció a sus generales la decisión estratégica de no enviar nuevos refuerzos al Frente Oriental, dado que las fuerzas alemanas todavía contaban con un amplio espacio de reserva que protegía al Reich de los rusos. Además, Berlín quería reforzar Italia, donde se habían establecido ejércitos angloestadounidenses, y Francia, donde amenazaban con un desembarco. Pero en enero de 1944 saltó la sorpresa cuando el Ejército Rojo contraatacó por el norte y engrasó su maquinaria bélica para iniciar la ofensiva contra Alemania. La iniciativa rusa pilló a Berlín con el paso cambiado.

Enfurecidos por los salvajes asesinatos que habían cometido los nazis en Rusia, los soviéticos lanzaron todo su poder destructivo contra las cada vez más debilitadas fuerzas de defensa alemanas. En mayo de 1944, 2,2 millones de soldados alemanes hicieron frente a los cada vez más agresivos ejércitos soviéticos. La Operación Bagration, encabezada por el mariscal Zhúkov, se encaminó a la Bielorrusia soviética en junio de ese año. La ofensiva rusa destruyó el Cuerpo de Ejércitos Centro alemán y encaminó al Ejército Rojo a las mismas puertas de Varsovia. ■

AGE

El plan nazi de colonizar los territorios de Europa oriental se vino abajo con sus derrotas en Moscú, Stalingrado, Leningrado y en la batalla de Kursk (aquí, soldados soviéticos junto a un tanque capturado a los alemanes en perfecto estado).



II GM

ÚLTIMO CAPÍTULO

DEL DÍA D
A HIROSHIMA Y NAGASAKI

CLARA NOGUERAS
Catedrática de Historia Contemporánea



Aunque la campaña más decisiva de la Segunda Guerra Mundial tuvo lugar en el Este, donde los soviéticos sufrieron la pérdida de veinte millones de compatriotas, los aliados occidentales también contribuyeron a la derrota del Tercer Reich. En 1943, los bombarderos estadounidenses y británicos lanzaron 200 000 toneladas de bombas sobre Alemania, mientras que los alemanes solo pudieron lanzar 2000 toneladas sobre Gran Bretaña. El ataque más duro se produjo en febrero de 1943 en Dresde. Cerca de 800 aparatos aliados bombardearon la ciudad alemana durante dos días, causando la muerte a unos 35 000 civiles.

El 6 de junio de 1944, el Día D, los angloestadounidenses iniciaron el Desembarco de Normandía, lo que supuso la apertura del segundo frente en Europa occidental que Stalin había pedido insistentemente a los aliados, para que los alemanes se vieran obligados a luchar a la vez en dos frentes bélicos muy activos. En torno a 150 000 soldados desembarcaron en las playas de Juno, Gold, Sword, Omaha y Utah (nombres en clave). Una vez consolidadas sus posiciones, las tropas anglo-americanas avanzaron hacia el interior de Francia.

ALEMANIA RESISTE, JAPON SE INMOLA

El 20 de julio de 1944, Hitler sufrió un atentado que apenas le provocó ligeras lesiones. Lo organizó el coronel Claus von Stauffenberg para eliminar al dictador nazi y dar un golpe de Estado que facilitara la firma de un armisticio con los aliados. Él mismo colocó la bomba en una sala de mapas dentro de la Guarida del Lobo, el cuartel general de Hitler. Al mediodía, la bomba estalló destruyendo la sala de mando, matando a cuatro oficiales e hiriendo gravemente a otros cinco.

Stauffenberg abandonó el cuartel y se dirigió a Berlín, donde le informaron de que el Führer solo había sufrido leves heridas. Inmediatamente comenzaron las investigaciones para esclarecer quién estaba detrás del atentado. Himmler ordenó a la Gestapo que arrestase a todo aquel que tuviera relación con los conspiradores. Se calcula que hubo en total unos 5000 arrestos y unas 200 ejecuciones. Poco después llegó la orden de Hitler de eliminar a Stauffenberg y a otros militares que habían urdido el golpe de Estado.

El Alto Mando estadounidense y el británico pensaban que Alemania ya no podía resistir mucho más, pero se equivocaron. A mediados de diciembre de 1944, el dictador nazi ordenó un contraataque en las Ardenas, cuyo objetivo era dividir a las fuerzas aliadas, romper su coordinación y



El atentado fallido de Von Stauffenberg (sobre estas líneas, en 1934, en una foto coloreada) contra Hitler formaba parte de la operación Valquiria.



En diciembre de 1944, Hitler lanzó un contraataque final en las Ardenas, que fracasó. En la imagen, soldados alemanes capturados en enero de 1945.

recuperar Amberes, un puerto que era vital para el avituallamiento de las tropas que habían invadido Francia. Los estadounidenses tardaron en rechazar la ofensiva alemana, que finalmente concluyó el 25 de enero de 1945. El Tercer Reich se había quedado sin cartuchos. Ya nada iba a frenar el avance de los aliados en el Frente Occidental. Berlín se enfrentaba al inexorable avance de los soviéticos por el este y de los angloamericanos y franceses por el oeste.

A miles de kilómetros de la capital alemana, en el frente del Pacífico, los estadounidenses invadieron Saipán en junio de 1944. En esta isla, gran parte de los civiles y soldados japoneses que quedaron cercados optaron por suicidarse. Se calcula que cerca de 25 000 civiles se quitaron la vida para no caer prisioneros. Tras la toma de Saipán, la maquinaria aeronaval estadounidense se dirigió a Iwo Jima, una pequeña isla volcánica cuyo único valor residía en las pistas de aterrizaje y en ser el último muro defensivo de los japoneses, ya que estaba situada a mil kilómetros de Tokio. El 19 de febrero de 1945, los marines desembarcaron en la isla. Durante la batalla murieron 30 000 estadounidenses y 260 000 japoneses entre militares y civiles. Iwo Jima quedó totalmente devastada.

KAMIKAZES EN TODOS LOS FRENTE

Dada la superioridad naval de Estados Unidos, el 19 de octubre de 1944 el vicealmirante Takijirō Onishi organizó el primer grupo de kamikazes, que fue denominado Shinpu. Su objetivo era que los pilotos se lanzaran con sus aparatos, con bombas de 250 kilogramos, sobre los buques de guerra enemigos, lo que frenaría el avance de la flota estadounidense. La primera misión suicida se llevó a cabo el 25 de octubre de ese año y su resultado fue letal para la flota estadounidense, que perdió un portaaviones y un crucero ligero (un segundo portaaviones también fue dañado). Durante la batalla de Iwo Jima, varias oleadas de kamikazes atacaron a los navíos enemigos.

OPERACION WERWOLF

El 23 de marzo de 1945, cuando Alemania se encontraba al borde del abismo, Adolf Hitler lanzó el denominado «Discurso Werwolf», en el que llamaba a la guerra de guerrillas contra las fuerzas invasoras. El objetivo del Führer era movilizar a cientos de miles de alemanes para que se unieran a esa lucha final, pero en aquella ocasión su llamamiento apenas tuvo respuesta.

De hecho, la arenga de Hitler reunió a algo menos de cinco mil hombres, muchos de ellos veteranos o niños de 13 y 14 años fanatizados hasta la médula. Esas precarias fuerzas recibieron el nombre de Werwolf. En realidad, el propósito de Hitler se basaba en un plan que había ideado meses antes el Reichführer Heinrich Himmler y que fue puesto en marcha por Otto Skorzeny y Hans-Adolf Prützmann, general de las Waffen-SS. Pequeños búnkers a lo largo y ancho de Alemania fueron abastecidos con armas con el objetivo de que esa red de resistencia sobreviviera al final de la guerra y continuara la lucha en la clandestinidad. Se les atribuyó el asesinato de civiles polacos en represalia por los ataques que sufrieron las tropas alemanas en su retirada, aunque es probable que esa masacre fuera obra de las SS. Lo que sí parece probado es el asesinato de Franz Oppenhoff, nombrado alcalde de Aquisgrán por los estadounidenses, y probablemente del oficial soviético Berzarin, que fue abatido en Charlottenburg (Berlín) en junio de 1945. Finalmente, fuerzas estadounidenses y soviéticas acabaron con este último grupo guerrillero de Hitler.



Otto Skorzeny

En Europa se estaba produciendo el drama de los refugiados alemanes que huían de Polonia y otras regiones del este ante el empuje de las divisiones soviéticas. En torno a un millón de civiles y soldados alemanes murieron durante el imparable avance del Ejército Rojo, cuyas tropas estaban a punto de cruzar la frontera con Alemania. Stalin presionó a sus generales para que aceleraran la toma de Berlín y asestaran la puntilla a Hitler. El fracaso en Moscú, Stalingrado y Leningrado, así como la derrota de la Wehrmacht en la batalla de Kursk, echaron por la borda el plan nazi de colonización de los territorios del este. Aquel desastre militar también anunció al mundo la inminente caída del Tercer Reich.

Göring comparó el sacrificio de la Wehrmacht durante el largo invierno ruso con el de Leónidas y los trescientos troyanos en el paso de las Termópilas. En el momento en que el poderío militar alemán se vino abajo, las SS y la Luftwaffe colaboraron en la creación del Escuadrón Leónidas-Staffel de pilotos de caza voluntarios para misiones suicidas. Lo dirigieron Otto Skorzeny (que intervino en el rescate de Mussolini en el verano de 1943), la piloto de pruebas Hanna Reitsch y el oficial de la Luftwaffe Heinrich Lange. Pero poco pudieron hacer esos kamikazes alemanes ante el arrollador avance del Ejército Rojo. El invencible ejército alemán se enfrentaba a una derrota sin paliativos que dejaba el país en ruinas.

El 16 de abril de 1945, los generales Zhúkov y Konev ordenaron a sus tropas que cruzaran el río Oder. El Alto Mando soviético había reunido a 2,5 millones de soldados, 6250 vehículos blindados y 7500 aviones. Tres días después, los rusos tomaron las colinas entre Seelow y Wriezen, situadas a 60 kilómetros de Berlín. Los combates causaron unas 70 000 bajas en el bando asaltante frente y unas 2000 en el bando alemán. Días antes, las tropas estadounidenses habían alcanzado el río Elba, pero se detuvieron allí.

LA CAIDA DE BERLIN

El comandante en jefe americano, el general Eisenhower, acató de esa manera el acuerdo al que habían llegado previamente los líderes de las potencias aliadas en la Conferencia de Yalta para repartirse el control de Alemania una vez concluyera la guerra. Entre otras medidas, los firmantes de Yalta acordaron que Berlín iba a quedar bajo el control de las tropas rusas, razón por la que los americanos frenaron su avance a la espera de acontecimientos.

Mientras las tropas rusas se encontraban a las puertas de la capital alemana, más de 300 000 soldados de la Wehrmacht fueron hechos prisioneros en el norte, donde la guerra prácticamente había finalizado. El 20 de abril de 1945, la artillería soviética comenzó a bombardear el centro de Berlín. Con los carros de combate soviéticos disparando en las calles ruinosas de la capital alemana, Hitler comprendió que había llegado el último capítulo de su vida. No quería terminar como Mussolini, cuyo ensangrentado cuerpo había sido colgado por los partisanos italianos para mostrarlo a las masas. Ordenó a sus subalternos que, una vez se hubiera pegado un tiro, quemaran su cuerpo con gasolina.

Las tropas del mariscal Zhúkov encontraron los cuerpos semicalcinados de Hitler y de su mujer, Eva Braun, en los jardines de la Cancillería. Tras la caída final del Tercer Reich, la Conferencia de Potsdam de 1945 dividió Berlín en cuatro zonas, ocupadas respectivamente por tropas soviéticas, estadounidenses, francesas y británicas. El británico Churchill (y posteriormente Clement Attlee), el americano Harry Truman y el soviético Stalin ratificaron los acuerdos de Yalta, cuya finalidad era desmantelar el Partido Nazi, repartirse zonas de influencia en Europa y desmilitarizar Alemania. La guerra en Europa finalizó el 8 de mayo de 1945. Veinticuatro horas después, el mariscal alemán Wilhelm Keitel firmó la rendición ante los soviéticos.

PROYECTO MANHATTAN

Pero la Segunda Guerra Mundial no había acabado todavía: Japón seguía desafiando al gigante americano en el Pacífico. Al igual que ocurrió en Europa, el dominio del aire fue crucial para los aliados. Los bombardeos masivos en Japón comenzaron a finales de 1944. Seis meses después, los aviones estadounidenses habían lanzado más de 41 000 toneladas de bombas sobre las ciudades niponas. Del 9 al 10 de marzo de 1945, en torno a trescientos bombarderos B-29 destruyeron el 20 % de las industrias bélicas y el 60 % del distrito comercial de Tokio.

El 16 de julio de 1945, los científicos que trabajaban en el Proyecto Manhattan llevaron a cabo el primer ensayo de bomba atómica en el desierto de Alamogordo, Nuevo México (Estados Unidos). Era una bomba de plutonio del tipo Fat Man, la

misma que se lanzaría sobre la ciudad japonesa de Nagasaki días después. Este proyecto, dirigido por el físico Julius Robert Oppenheimer, reunió a grandes eminencias científicas como Enrico Fermi, Niels Böhr y Ernest Lawrence en el Laboratorio Nacional de Los Álamos (Nuevo México). Washington invirtió sumas millonarias para desarrollar la primera bomba atómica antes que los alemanes.

Este proyecto ultrasecreto no pasó inadvertido a los servicios de inteligencia soviéticos, que trataron de introducir espías en el laboratorio para recabar la mayor cantidad de información posible. Jürgen Kuczyski, agente del Departamento Central de Inteligencia soviético (GRU), reclutó a Emil Julius Klaus Fuchs en agosto de 1941. Una vez los alemanes invadieron Rusia, este brillante físico alemán comenzó a transmitir a Moscú secretos militares británicos. A finales de 1943, fue invitado a trabajar en la Universidad de Columbia, en Nueva York, y en agosto de 1944 fue reclutado por la División de Física Teórica del Laboratorio Nacional de Los Álamos para trabajar en el Proyecto Manhattan.

ESPIONAJE Y BOMBAS ATOMICAS

Por aquel entonces, los soviéticos estaban muy alarmados por los enormes recursos económicos que los estadounidenses estaban aportando a ese proyecto. Stalin entendió con rapidez el tremendo poder y la naturaleza transformadora del arma prodigiosa que con tanto ahínco trataban de fabricar los estadounidenses. Fuchs



La tripulación del bombardero Enola Gay que lanzó la devastadora bomba atómica apodada «Little Boy» sobre la ciudad japonesa de Hiroshima, en el acto final de la II Guerra Mundial.

sería detenido y sometido a severos interrogatorios hasta que, en enero de 1950, confesó sus labores de espionaje a favor de la Unión Soviética. Fue procesado y condenado a 14 años de prisión, aunque lo excarcelaron nueve años después.

Antes, el 6 de agosto de 1945 a las 8:15 horas, sonó la alarma en la ciudad japonesa de Hiroshima. Un bombardero estadounidense B-29 lanzó una bomba bautizada con el nombre de Little Boy. Tenía tres metros de longitud y pesaba 3600 kilogramos. Su carga de uranio tenía una potencia equivalente a 12,5 kilotones de dinamita. La tremenda conflagración borró la ciudad del mapa.



En la Conferencia de Yalta (Crimea), celebrada del 4 al 11 de febrero de 1945, los líderes de las potencias aliadas —de izda. a dcha., Winston Churchill, Franklin D. Roosevelt y Iósif Stalin— acordaron el reparto del control de Alemania tras la guerra.

EL MAYOR DESASTRE PROVOCADO POR EL HOMBRE

No había precedentes de un acto de guerra tan brutal como aquél. La bomba atómica mató a unas 140 000 personas en el acto, una cifra que no recoge a quienes murieron semanas o meses después ni tampoco a los niños que nacieron con malformaciones debido a la radiación.

Sin tiempo para reponerse de Hiroshima, el 9 de agosto otro B-29 lanzó otra bomba atómica sobre Nagasaki, cuya potencia arrasó la ciudad japonesa causando en torno a 74 000 muertes. Japón se rindió incondicionalmente el 14 de agosto de 1945. Al día siguiente, Hirohito decidió hablar a su pueblo a través de la radio. Era la primera vez que los japoneses escuchaban la voz de su emperador: «Si continuamos la lucha, solo conseguiríamos la destrucción y el hundimiento de la nación japonesa».

La guerra había arrasado naciones y provocado una devastación inimaginable. Aunque los historiadores no se ponen de acuerdo, la cifra total de bajas podría rondar los sesenta o setenta millones de muertos. «Lo cierto es que no podemos saber el número exacto, ya que hubo muchísima gente que murió de hambre y enfermedades provocadas por la propia guerra. Por otro lado, los historiadores chinos hablan de cuarenta millones de muertos en su país, lo que incrementaría todavía más el número de víctimas», subraya el historiador británico Antony Beevor. Además de los muertos, hubo muchísimos heridos, mutilados y personas que quedaron lisiadas psicológicamente. En lo que sí coinciden los historiadores es en que fue el mayor desastre de la Historia provocado por el hombre.

Mientras los londinenses salían a las calles para festejar la victoria, dos quintas partes de la población alemana estaba en movimiento, tratando de reubicar sus vidas entre las ruinas. En Europa, 50 millones de personas deambulaban por las carreteras en busca de refugio. Todas ellas habían sido expulsadas de sus hogares. ■

KAMIKAZES: MORIR PARA MATAR

FUERZAS
JAPONESAS DE
ATAQUE ESPECIAL

ROBERTO PIORNO
Periodista e historiador





La mayoría de los pilotos suicidas eran jóvenes estudiantes, convenientemente fanatizados. Hasta 1944 no se organizaron como una unidad militar propiamente dicha.

GETTY

Nos vemos en Yasukuni!». Con esta frase se despedían los pilotos de las fuerzas de Ataque Especial de sus camaradas, antes de subirse al avión que debía llevarlos a una muerte tan patriótica como terrible. Minutos u horas después de pronunciarla se precipitarían en picado contra la cubierta de algún portaaviones norteamericano, dando la vida de la manera más honorable posible por Japón y por el Emperador. La mayoría de pilotos kamikazes eran estudiantes, jóvenes de —en el mejor de los casos— poco más de veinte años, muy moldeables y permeables a las ideas ultranacionalistas, reaccionarias e imperialistas dominantes en el Japón del periodo. Todos los miembros de las fuerzas armadas japonesas eran convenientemente adoctrinados hasta hacerles creer que, en el caso de que perdieran la vida en el campo de batalla, inmediatamente se convertirían en *kami* (las deidades del panteón sintoísta), y como tales residirían junto a los espíritus protectores del país en el Santuario Yasukuni de Tokio. Esa era la recompensa a la heroica inmolación de los «voluntarios», los miembros de las fuerzas de Ataque Especial convertidos en perfectos —aunque no siempre— fanáticos convencidos de estar desempeñando una misión sagrada, sacrificándose por la nación en un país en el que huir del campo de batalla, aun para luchar otro día, era un deshonor y en el que dejarse atrapar por el enemigo se consideraba como la peor de las humillaciones. Y es que es imposible entender el fenómeno de los kamikazes sin escharbar en el intrincado trasfondo ideológico que se escondía detrás de esa religión nacionalista con, aparentemente, tan pocas fisuras.

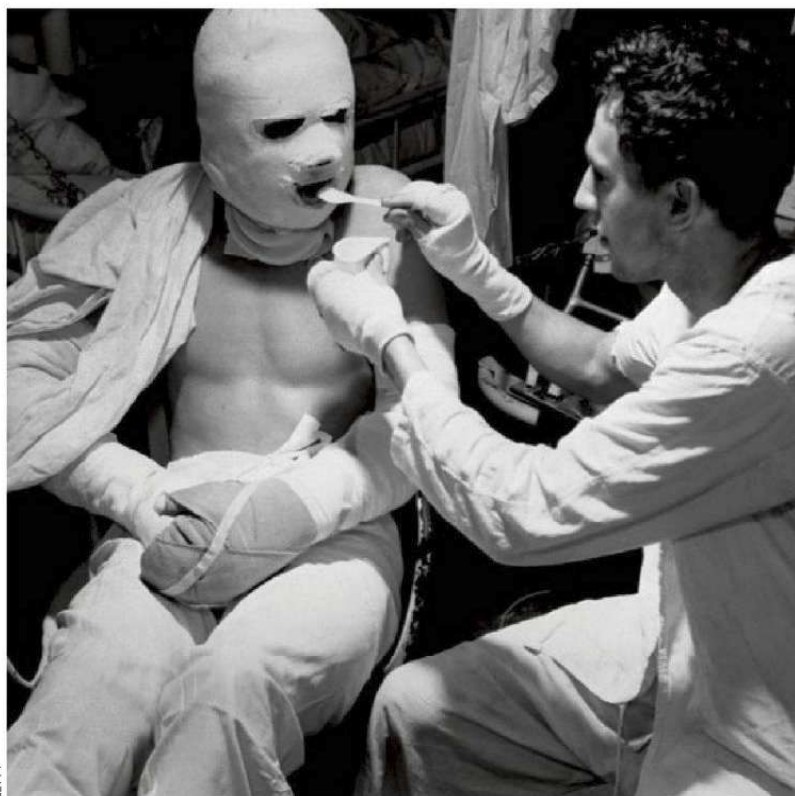
EL IDEALIZADO CODIGO DE HONOR DE LOS SAMURAIS

Los kamikazes llevaban al extremo la obsesión generalizada en las filas del ejército nipón con el código de honor de los samuráis, considerado a mediados del siglo XX como la verdadera esencia ética y filosófica de un país que había convertido en héroes, mitos y modelos de comportamiento a los miembros de la casta guerrera japonesa. El Japón de la primera mitad del siglo pasado era una nación militariza-



A los pilotos se les convencía de que serían deificados y residirían eternamente en el Santuario Yasukuni (Tokio). Arriba, la diosa Amaterasu en una xilografía.

Se trataba de infligir el máximo castigo al enemigo con no mucho coste propio. En la fotografía, un marine quemado en un ataque kamikaze se recupera en el barco-hospital USS Solace en mayo de 1945.



da y expansiva que buscaba cohesión ideológica, política y social a través de la reafirmación de su identidad en el campo de batalla,

fortalecida gracias a las victorias en las guerras chino-japonesas y en la guerra ruso-japonesa. Esa obsesión con el *bushido*, con un evocado y completamente distorsionado código del honor ancestral, giraba en torno a numerosos patrones producto de una deformada interpretación de la propia Historia. El ejército nipón hizo del *bushido* y de obras como el *Hagakure* un punto esencial de referencia, obviando el hecho de que los valores que exaltaban habían sido confeccionados enteramente por «samuráis de salón» a partir del siglo XVII —y muy especialmente en el XIX— en un país completamente pacificado en el que los samuráis, en realidad, solo luchaban, si lo hacían, en *dojos* (lugares de meditación) con espadas de madera, mientras construían toda una mística del honor y de la bella muerte para justificar sus injustificables privilegios y su absoluta obsolescencia. Nada tenían que ver los samuráis históricos con esa evocación y reinención romántica del estereotipo guerrero que llegó al paroxismo durante la Segunda Guerra Mundial. Y uno de esos valores sobre los que oscilaba ese nacionalismo enfervorecido era el concepto del suicidio, presunto estandarte del

Venciendo sus reticencias morales y prácticas, el almirante Takijiro Onishi (a la derecha), gran piloto y militar excepcional, fue el encargado de organizar en 1944 las unidades de Ataque Especial.





Se contó como aviadores con muchos voluntarios inexpertos, más abundantes que los aviones que pilotarían. Arriba, un grupo de ellos siendo adiestrado en 1942.

buen samurái, que no dudaba en abrirse el vientre mediante *seppuku* en cuanto su honor se veía comprometido.

DIVERSOS TIPOS DE SUICIDIO EN JAPON

En realidad, la generalización de este ritual, siquiera como ideal y elemento definitorio del samurái modélico, corresponde a los tiempos de los samuráis ociosos, de los guerreros-burócratas. Nunca antes del final de las guerras civiles del periodo Sengoku —que sellaron el acceso al poder de los Tokugawa y el final de los samuráis como combatientes y soldados propiamente dichos— hubo en Japón una cultura del suicidio. Cualquier guerrero sensato ponía a salvo su pellejo para luchar otro día si las circunstancias se lo permitían. Así pues, los principios sobre los que giraban los ideales de los pilotos kamikazes tenían mucho más que ver con una adulteración ultranacionalista del pasado (forjada, muy especialmente, a partir de finales del siglo XIX) que con el ideario y el código de conducta de los samuráis históricos. No obstante, la lengua japonesa sí refleja una sustancial diferencia con respecto a las lenguas occidentales con respecto al suicidio. Existen de hecho varias palabras para definir el acto de quitarse la vida. La japonesa es, en particular, una cultura en la que no existen tabúes éticos ni censuras religiosas ante el suicidio. Por un lado está el *jijatsu*, el vocablo más similar por significado y connotaciones a la palabra «suicidio», que tiene una lectura negativa y un matiz de impureza; todo lo contrario que el *jiketsu* y el *jisai*, que denotan autodeterminación y juicio hacia uno mismo y se consideran actos perfectamente honorables ejecutados por el bien de la mayoría, como los de los kamikazes, auténticos héroes nacionales, iconos y pilares de la patria incluso en el Japón moderno.

Lo cierto es que los kamikazes no fueron una unidad de combate organizada propiamente dicha hasta bien avanzada la guerra. A mediados de 1944, eran ya muchos los pilotos que de manera totalmente espontánea y por decisión propia habían decidido inmolarsse frente a una situación desesperada y optado por morir



MANUAL DEL PILOTO SUICIDA

Las unidades de Ataque Especial no eran unidades convencionales y requerían una mentalización y un adiestramiento muy diferentes a los de los pilotos normales. Con el fin de brindar las pautas adecuadas a los potenciales suicidas, la Unidad Aérea Shimoshizu recopiló a principios de 1945 un manual ilustrado de ochenta y ocho páginas en el que se incluían instrucciones y consejos de diversa índole para los kamikazes. El documento aborda diferentes cuestiones, algunas más útiles que otras, proporcionando al piloto herramientas —técnicas y psicológicas— para enfrentarse al duro trance. Recomienda, por ejemplo, no cerrar los ojos bajo ninguna circunstancia en el momento de la colisión, para no perder el objetivo. También describe —no se sabe muy bien con qué base— lo que le ocurre al piloto cuando está a solo dos o tres metros del blanco. Según el manual, antes del impacto, el kamikaze siente que está flotando en el aire, y en el último momento ve la cara de su madre, plenamente serena, sin lágrimas ni risas. Hay, naturalmente, referencias a la deificación posterior a la inmolación. El documento insta a los kamikazes a gritar con toda la fuerza de sus pulmones «¡No fallaré!» mientras caen en picado hacia el objetivo. En ese momento, prosigue el manual, todas las flores de cerezo del Santuario Yasukuni brillarán para el heroico suicida. También hay otros consejos de índole más práctica: se recomienda a los pilotos que estén especialmente nerviosos al acercarse al objetivo que orinen para liberar la tensión.

matando, antes que caer al mar sin haber causado ningún daño. Pero, en contra de la creencia comunmente aceptada, no todos los pilotos suicidas durante este periodo fueron japoneses. Así, algunos aviadores estadounidenses, movidos por el mismo estímulo, optaron *in extremis* por asumir la muerte inevitable causando el mayor daño posible al enemigo.

LOS PRIMEROS KAMIKAZES ESPONTANEOS

El primer ataque kamikaze del que se tiene noticia lo protagonizó el teniente Fusata Iida, que lideraba un grupo de cazas Zero en la segunda tanda de ataques a Pearl



En esta ilustración aparecida en prensa, un piloto suicida nipón se precipita contra un portaaviones británico en el océano Índico.

Harbor, el 7 de diciembre de 1941, y que tras recibir el impacto de las baterías anti-aéreas enemigas comenzó a perder combustible. Consciente de lo desesperado de su situación, se lanzó en picado contra un hangar estadounidense ejecutando de este modo la primera acción de estas características de la Segunda Guerra Mundial. A partir de entonces otros siguieron su ejemplo, pero sus acciones no tuvieron eco alguno ni reconocimiento, menos aún condecoraciones. Y es que el Alto Mando nipón aún estaba muy lejos de leer las ventajas que este nuevo modelo de ofensiva podía ofrecer desde el punto de vista estratégico, más aún considerando la cada vez más precaria situación de la aviación japonesa, la falta de medios y la superioridad total en este ámbito de las fuerzas estadounidenses.

A medida que la situación de Japón en la guerra se volvió más y más desesperada, creció extraoficialmente la bola de los vuelos suicidas. Cada vez había más espontáneos que optaban por inmolarsse como el método más certero para hacer daño al enemigo. Ya no se trataba de una simple medida desesperada de un piloto condena-

CARTAS DESDE EL INFIERNO

Se estima que entre cinco y siete mil pilotos kamikazes murieron en acciones suicidas durante la guerra. La práctica totalidad de ellos dejó «testamento» antes de emprender su último vuelo, en forma de poemas y cartas. La mayoría de estas cartas están dirigidas a los padres, ya que raramente los pilotos suicidas estaban casados (aunque hay excepciones, como Yukio Seki). Habitualmente es la madre el objeto de las palabras más sentidas y cariñosas por parte del kamikaze, que en líneas generales muestra su convencimiento de que su sacrificio no será en balde y servirá para garantizar a los suyos y a sus compatriotas un futuro mejor. Algunos exhiben un entusiasmo rayano en el fanatismo. «Felicítadme. Me han ofrecido una espléndida oportunidad para morir», escribe a sus padres el teniente Isao Masuo. «El destino de nuestra madre patria depende de la decisiva batalla en los mares del Sur, donde caeré como lo hacen las flores de los cerezos lozanos», añade. Otros manifiestan un estado de ánimo mucho más acorde con el dramatismo de la situación. El teniente Motohisa Uemura se acuerda de su hija antes de volar, con estas líneas: «Llevo en el avión la muñeca que tanto te gustaba cuando eras un bebé. De esta forma, estarás conmigo hasta el último momento. Solo quería que lo supieras». Por su parte, el teniente Teruo Yamaguchi deja entrever su pesar de la siguiente manera: «Una vez que recibí la orden de cumplir mi misión sin retorno, mi único deseo ha sido tener éxito en esta última tarea. A pesar de ello, no puedo evitar un fuerte sentimiento de apego a esta hermosa tierra que es Japón. ¿Es una debilidad por mi parte?».



Sobre estas líneas, una carta de un kamikaze, Yukio Araki, escrita en 1945 antes de inmolarsse.

do al derribo; cada vez más, si bien aún en iniciativas completamente espontáneas, se loaban las virtudes morales de los pilotos suicidas y se defendía esta forma de «bella muerte» como una posible ventaja táctica para Japón, en un momento en el que todo eran desventajas. El debate no tardó en trasladarse a las altas esferas.

NACEN LAS UNIDADES DE ATAQUE ESPECIAL

Desde mediados de 1944, los vuelos suicidas espontáneos se hicieron tan frecuentes que seguir obviando el alcance táctico de estos ataques no tenía sentido. La «regularización» de los ataques kamikazes estaba ya en boca de experimentados oficiales, que entendían que ante la insostenible situación del ejército nipón solo un golpe de mano de este calibre podía hacer que la balanza se inclinara a su favor. Todo parecían ser ventajas: los daños infligidos a los barcos estadounidenses se multiplicaban con una inversión de medios muy limitada y reduciendo drásticamente el número de pérdidas. Un piloto por barco era un precio que cualquier oficial estaría dispuesto a pagar, obviando, claro, la dimensión ética y moral de la nueva táctica. La única pega era, naturalmente, la necesidad de reclutar suficientes voluntarios como para que los vuelos suicidas acabaran convirtiéndose en una amenaza real y duradera para el enemigo, como para que minaran su moral hasta el punto de renunciar a la rendición japonesa. La realidad era que Japón estaba perdiendo la guerra estrepitosamente en el aire (y no solo), y las pérdidas de pilotos convencionales superaban el cincuenta por ciento. El país del Sol Naciente tenía dos opciones: la más sensata era asimilar esa realidad y rendirse; la otra, seguir luchando hasta la última sangre pero dando un golpe de efecto que pudiera compensar la abrumadora superioridad estadounidense en todos los frentes. Venciendo sus reticencias iniciales y su firme convicción de que enviar a jóvenes japoneses al matadero de esa forma no era ético ni razonable, el almirante Takijiro Onishi, un piloto excepcional y un oficial de enorme experiencia, cedió a las presiones de su entorno y finalmente, en el otoño de 1944, dio luz verde a la formación de unidades de Ataque Especial con el apoyo unánime y sin fisuras del Alto Mando.

PILOTOS SIN FORMACION Y AVIONES OBSOLETOS

En un principio, Onishi pretendía que el uso de pilotos suicidas se limitara al marco de la Operación Sho, en Filipinas, entre otras cosas porque la escasez de aviones en el bando nipón era a esas alturas realmente alarmante, lo que *a priori* excluía la posibilidad de hacer de los ataques especiales un procedimiento regular y permanente. Sin embargo, la entusiasta acogida de la propuesta no solo entre los oficiales sino por parte de los propios pilotos pronto llevó a centrar todos los recursos y esfuerzos de la guerra en el aire en el adiestramiento y empleo de las unidades kamikazes. Onishi sabía que la aviación japonesa no era rival de la estadounidense en el cuerpo a cuerpo, por lo que el objetivo, a partir de octubre de 1944, fue evitar el despegue de los cazas americanos inutilizando sus pistas: para ello se cargaba cada aeroplano con doscientos cincuenta kilogramos de explosivos y se estrellaba contra la cubierta del portaaviones, generando así graves daños materiales y un devastador impacto psicológico en las filas del ejército estadounidense. Los ataques suicidas tenían otra valiosa ventaja: la experiencia en vuelo de los pilotos recluta-

EL GOBIERNO ALIMENTABA EL ENTUSIASMO CON CAMPAÑAS DE PROPAGANDA SOBRE LAS HAZAÑAS DE LOS KAMIKAZES

dos para el programa era irrelevante. La mayoría de ellos recibía una instrucción precaria de no más de cincuenta horas de vuelo, cuando en los buenos tiempos de la aviación japonesa se consideraba que el mínimo indispensable para pilotar con destreza un caza de combate era de unas cuatrocientas horas. Muchos de ellos apenas habían recibido mínimas nociones sobre técnicas de aterrizaje; al fin y al cabo, no se esperaba de los kamikazes que volvieran a la base. Su trabajo consistía en seguir al jefe de escuadrón y lanzarse en picado contra el objetivo. Contra todo pronóstico, la acogida del nuevo programa de Onishi fue extraordinaria. Había, de hecho, más voluntarios dispuestos a inmolarse por la patria y por el Emperador que aviones disponibles. Otra ventaja de los vuelos suicidas era que el ejército japonés podía utilizar incluso sus aparatos más obsoletos, inservibles para el combate convencional. Lo realmente importante era salvar las vidas de los pilotos más expertos, los únicos capacitados para pilotar con garantías en una batalla aérea; todos los demás eran sacrificables.

UN EXITO DE LA PROPAGANDA IMPERIALISTA

De pronto todos los jóvenes japoneses querían sumarse a las unidades de Ataque Especial, gracias en parte a la excepcional publicidad y el entusiasmo con el que la prensa nipona vendió el programa de Onishi. La recompensa merecía la pena: morir por el país era de por sí un gran honor, pero ser deificado en Yasukuni y convertido en *eirei* —espíritus guardianes del Japón— era el mayor privilegio que un súbdito del Emperador pudiera concebir. Tal era el fervor de los nuevos reclutas que, con frecuencia, cuando su vuelo se retrasaba o cancelaba, quedaban completamente hundidos, y muchos de ellos, según testigos presenciales, se mostraban insólitamente alegres y felices antes de subirse al caza que habría de conducirlos a la muerte. El gobierno alimentaba el entusiasmo con campañas de propaganda destinadas a dar publicidad a las hazañas de los kamikazes, magnificándolas casi siempre cuando no directamente convirtiendo en éxitos lo que en realidad eran fracasos.

No era oro, en realidad, todo lo que relucía. Es cierto que muchos pilotos, fanatizados por el adoctrinamiento ultrapatriótico, se lanzaban a las misiones suicidas con una devoción rayana en el fanatismo. Otros, en verdad, albergaban muchas más dudas. De sus últimas cartas, escritas a sus familiares antes del ataque, se deduce que a muchos kamikazes les importaba poco el Emperador o el ardor patriótico. Se inmolaban porque habían sido elegidos para ello y porque su intachable sentido del deber y la preocupación por la opinión de sus seres queridos les obligaban a acatar órdenes que muchos de ellos cumplían a regañadientes. Es el caso de Yukio Seki, que lideró la primera escuadrilla de pilotos de las fuerzas de Ataque Especial en Filipinas, en el primer vuelo suicida «oficial» y amparado y diseñado por Onishi.

EL POEMA DE YUKIO SEKI

Corría el 20 de octubre de 1944, y Seki fue avisado de su cometido la misma mañana del ataque. Aceptó su destino sin rechistar, pero no pudo dejar de lamentarse por el absurdo que suponía desperdiciar la vida de un piloto experto como él, que, para más inri, había contraído matrimonio hacía muy poco tiempo. Antes de partir escribió un poema, una tradición muy arraigada entre los kamikazes, en el que expresaba a los pilotos a los que él mismo había formado su abatimiento, con la entereza que cabía esperar de un soldado de su talla: «Descended, mis pupilos,/ mis pétalos de flor de cerezo,/ como yo descenderé,/ sirviendo a nuestro

país». Seki encarna muy bien el perfil tipo de la mayoría de kamikazes que vinieron detrás: voluntarios o no, ante la inminencia de la muerte muchos se preguntaban qué sentido tenía sacrificar su vida de esa manera.



En una fotografía coloreada, un joven kamikaze se coloca la simbólica bandana con el Sol Naciente.

VÍCTIMAS DE UNA RESISTENCIA INÚTIL

En efecto, muchos se lanzaban a la muerte por disciplina y por sentido del deber o, con frecuencia, por sus seres queridos. El éxito de Seki, no obstante, provocó un «efecto llamada» inmediato. Un total de 2950 aviones partieron en los meses sucesivos en misiones kamikazes, aunque solo el 18 % logró su objetivo de destruir las naves del enemigo o causarles serios daños. Muchos pilotos, de hecho, no llegaban nunca a completar sus misiones; incapaces de quitarse la vida, volvían a la base con cualquier excusa o desaparecían sin dejar rastro para no enfrentarse a la vergüenza de ser señalados como cobardes. A pesar de que los primeros vuelos suicidas causaron estragos en la moral de los estadounidenses, que se veían completamente indefensos ante el desapego a la vida de los kamikazes, pronto quedó patente que las unidades de Ataque Especial, superado el entusiasmo del promotor inicio, no iban a inclinar la balanza en favor de Japón y, de hecho, ni siquiera iban a ser un factor demasiado determinante en la contienda. Las expectativas del almirante Onishi con respecto a los kamikazes eran demasiado altas. Ni Japón tenía los medios ya para ganar la guerra, ni contaba con aviones suficientes para que los vuelos suicidas fueran realmente un factor destabilizador, ni los ataques propiamente dichos causaban con frecuencia los daños esperados. A día de hoy, los pilotos kamikazes son recordados como héroes en el país del Sol Naciente. Con todo, su sacrificio fue completamente inútil. Japón ya había perdido la guerra cuando las unidades de Ataque Especial comenzaron a operar. Todos los kamikazes, por consiguiente, fueron víctimas evitables. ■

LA TRÁGICA SINGLADURA FINAL DEL YAMATO

Deprisa, no dejéis que nadie muera con el estómago vacío!». Esas fueron las órdenes del jefe de cocina del Yamato, el 7 de abril de 1945. Todo el mundo, desde el almirante Ito hasta el último marinero, sabía que ese sería el último día de sus vidas.

El Yamato, el mayor acorazado jamás construido, fue botado en 1940. El y su gemelo, el Musashi, nacieron para ganar la batalla decisiva contra la US Navy. Los japoneses construyeron unos buques capaces de barrer del mar a cualquier otro acorazado del mundo, gracias a una impenetrable coraza de 41 cm y a sus demoledores cañones de 460 mm. Pero la guerra del Pacífico la protagonizaron los portaaviones, y en ese contexto los gigantes nipones iban a ser, en palabras del almirante Yamamoto, tan inútiles como la espada de un samurái. En marzo del 45, el Yamato languidecía en puerto tras haber combatido una única vez, pero la invasión estadounidense de Okinawa selló su destino. El emperador exigió que la marina actuara y ese buque era prácticamente lo único que quedaba ya de la escuadra imperial. Las órdenes del almirante Toyoda, comandante en jefe de la flota, no admitían dudas: el Yamato, un crucero y algunos destructores navegarían hacia la isla a las órdenes del almirante Ito para hacer de carnada. Debían atraer a todos los aviones enemigos posibles, de modo que los kamikazes pudieran atacar a la flota de invasión. Si sobrevivían, intentarían llegar a Okinawa.

La última parte de las órdenes intentaba darle una pátina de honor a una muerte sin esperanza: el Yamato no tenía suficiente combustible como para alcanzar Okinawa. Pasara lo que pasara, sus tripulantes morirían sin llegar a ver al enemigo. Ito se oponía a una carnicería que, a esas alturas, carecía de todo sentido, pero solo pudo acatar las órdenes.

El 6 de abril dio comienzo la Operación Ten-G (Cielo Uno). La mañana del 7, un avión de reconocimiento americano localizó a los barcos de Ito. El almirante Mitscher, comandante de la TF58, ordenó que despegaran todos los aparatos disponibles. 11 portaaviones pusieron en el aire casi 400 aviones, mientras seis acorazados se disponían a intervenir si el Yamato lograba escabullirse. A las 12:30, la primera oleada se lanzó sobre los buques enemigos, en medio de una enorme pero inútil barrera de fuego antiaéreo. Los destructores maniobraban intentando cubrir los flancos del gigante, mientras el propio Yamato viraba a toda velocidad para esquivar los ataques de los torpederos. El crucero Yahagi y tres destructores fueron hundidos, pero el Yamato logró eludir casi todas las bombas. Entonces llegó la segunda oleada. Con el centro de control de tiro inutilizado y los sistemas antiincendios destruidos, el titán empezó a recibir impacto tras impacto. En apenas quince minutos su velocidad quedó reducida a diez nudos y sus bandas fueron acribilladas por los torpederos. A las 14:00, tras hora y media de batalla, el navío se detuvo y empezó a escorar. El almirante Ito ordenó abandonar el barco, se despidió de sus subordinados y se dispuso a morir con el acorazado. A las 14:23, una tremenda explosión hizo pedazos el buque, que se fue a pique rápidamente. Los tres destructores supervivientes lograron rescatar de las aguas a unos 300 hombres, todo lo que quedaba de una tripulación de casi 3000 marineros.

ILUSTRACION Y TEXTO: JOSE ANTONIO PENAS



El célebre Bismarck, de 50 000 toneladas, palidece ante la colosal figura del Yamato. Para su construcción se diseñó un dique especial en Kure, oculto tras grandes paneles para impedir que fuera descubierto por los espías. El buque, todo un alarde de la ingeniería naval, pesaba 70 000 toneladas, medía 263 metros de eslora, alcanzaba 27 nudos de velocidad y, gracias a un sofisticado sistema de timones, podía virar 180 grados en tan solo 500 metros.



El examen del pecio, encontrado a finales de los años 80, permitió comprobar que, durante las dos horas que duró su agonía, el Yamato encajó más de 16 torpedos, la mayoría por la banda de babor.

El Yamato fue uno de los pocos buques capitales japoneses que montaban un sistema de radar, si bien su eficacia era inferior a la de los equipos aliados.

La artillería secundaria estaba formada por cuatro torres, armada cada una con tres piezas de 155 mm.

Cada una de las torres principales pesaba 2 700 toneladas. Estaban protegidas por un blindaje de 65 cm y sus cañones de 46 cm tenían un alcance máximo de 42 km.

Durante la primera parte del combate, una explosión en la banda de babor inutilizó los sistemas de dirección de tiro. A partir de ese momento los artilleros tuvieron que apuntar a mano.

La artillería antiaérea del acorazado fue reforzada en 1944, sumando casi 170 piezas. Incluso los gigantescos cañones de 46 cm fueron adaptados para usar munición antiaérea. Todo fue en vano: a lo largo de la lucha, el Yamato solo consiguió derribar a una docena de sus atacantes.

El barco resistió tal cantidad de impactos que resulta casi milagroso que aguantara navegando y combatiendo durante hora y media.

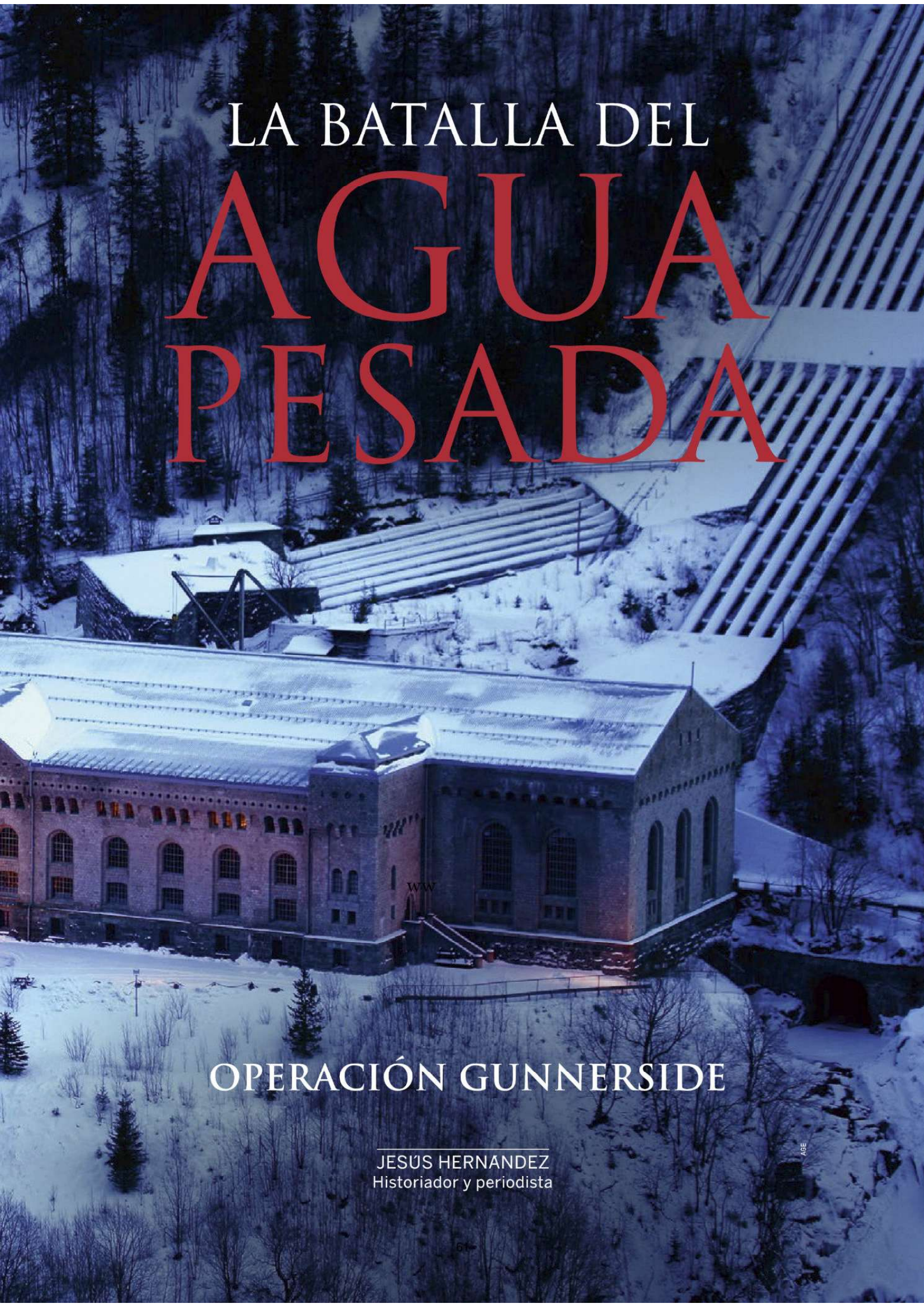
Grummann TBF-1 Avenger

El acorazado japonés se vio rodeado por una nube de aviones, incluyendo bombarderos en picado SB2C Helldiver y cazas F-4U Corsair y F-6F Hellcat. Pero su hundimiento fue obra, principalmente, de los veteranos torpederos TBF-1 Avenger, que unos meses antes ya habían echado a pique a su gemelo, el Musashi, durante la batalla del Golfo de Leyte.



Al escorar a babor, el casco quedó al descubierto por estribor, recibiendo seis torpedos casi simultáneos que desventraron el buque y provocaron la explosión que lo hizo pedazos.



An aerial photograph of a large, multi-story industrial building, likely a power plant or dam, situated in a snowy mountain landscape. The building has a long, rectangular structure with a flat roof and several arched windows. In the background, a large dam with multiple spillways is visible, cascading down a steep, snow-covered slope. The surrounding area is covered in snow and dotted with evergreen trees. The overall scene is cold and wintry.

LA BATALLA DEL AGUA PESADA

OPERACIÓN GUNNERSIDE

JESÚS HERNÁNDEZ
Historiador y periodista

Aunque la posibilidad real de que Hitler llegase a contar con una bomba atómica fue siempre muy remota, los aliados estaban aterrados ante la idea de que los nazis lograsen alcanzar ese objetivo, lo que sin duda resultaría determinante en el desenlace de la contienda. Así, mientras los norteamericanos se lanzaban a la carrera por conseguir la bomba nuclear, poniendo en marcha el ambicioso Proyecto Manhattan, surgía la necesidad imperiosa de causar el mayor daño posible al proyecto germano. El punto débil de éste se encontraba en una fría e inhóspita meseta de la región noruega de Telemark, en donde se hallaba su fuente de obtención de agua pesada.

AGUA «ESPECIAL»

Para construir una bomba atómica es imprescindible la utilización de dicha agua, necesaria para moderar los procesos de fisión nuclear. Esta agua se caracteriza por que, en lugar de estar el átomo de oxígeno unido a dos de hidrógeno, lo está a dos de deuterio, un isótopo pesado del hidrógeno. Pero el agua pesada se encuentra en muy pequeñas cantidades en el agua normal y solo puede ser separada de esta mediante laboriosos procesos continuos de electrólisis, para lo que se requieren grandes cantidades de energía eléctrica, cuya fuente debe encontrarse cerca del suministro de agua.

Al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, la única fábrica de agua pesada del mundo era la planta de Vemork, propiedad de la empresa Norsk-Hydro y situada junto al pequeño pueblo noruego de Riukan, en la región de Telemark. Cuando los alemanes invadieron Noruega en abril de 1940, la planta de Vemork pasó a servir a los intereses del Tercer Reich. La posesión de esa fábrica de agua pesada suponía una ventaja decisiva para los científicos germanos en la carrera contrarreloj por obtener la bomba atómica. Un equipo compuesto por medio millar de especialistas se desplazó hasta allí para acelerar la producción de agua pesada; si hasta ese momento se obtenían 500 kilos de dicho material al año, el objetivo era que en 1942 la cantidad se elevase a 5000.

OPERACION FRESHMAN

El servicio secreto británico no era ajeno a los esfuerzos alemanes por avanzar en el proyecto atómico, en el que el agua pesada jugaba un papel tan imprescindible. Londres contaba con toda la información relativa a la planta, gracias a los datos que les proporcionaba por radio un ingeniero noruego que trabajaba allí. Desde el verano de 1941, la destrucción de Vemork se convertiría en un objetivo primordial. Winston Churchill optó por la solución más rápida y efectiva, ordenando que esas instalaciones fueran arrasadas por los bombarderos de la RAF. No obstante, la resistencia noruega advirtió de los daños que podía causar el ataque a la población vecina de Riukan. El gobierno noruego exiliado en Londres consiguió que la opción del bombardeo acabase siendo sustituida por otra acción limitada y llevada a cabo por un grupo de comandos.

Para preparar el terreno a los comandos, el 19 de octubre de 1942 se lanzó en paracaídas a cuatro soldados noruegos adiestrados en territorio británico. Esta primera fase del plan se denominaría Operación Grouse. Un error de cálculo



Los comandos (arriba uno de ellos en la miniserie *Operación Telemark*, 2015) que llevaron a cabo la Operación Gunnerside, planificada por Churchill, estuvieron formados solo por noruegos. A la derecha, uno de estos héroes, Joachim Ronneberg, durante un homenaje en su honor celebrado en Londres en 2013.



hizo que los hombres tocaran tierra a muchos kilómetros del objetivo; tardaron dos días en reunir todos los contenedores con material que habían sido arrojados y luego se pusieron en marcha hacia Riukan. Debido a la nieve, y a que había que sortear glaciares y lagos, se demoraron tres semanas hasta llegar al objetivo marcado.

El 17 de noviembre, llegaron los 34 comandos que debían destruir la fábrica en la llamada Operación Freshman. Esta segunda fase adoleció también de graves problemas de organización, como el no tener en cuenta la previsión meteorológica. El mal tiempo hizo que los dos planeadores en los que viajaban se estrellasen, el segundo junto al avión que lo remolcaba. Los supervivientes, entre los que había varios heridos graves, fueron capturados por los alemanes. Siguiendo la orden de Hitler de octubre de 1942, por la que los comandos capturados debían ser ejecutados de inmediato, la Gestapo procedió de ese modo. En total, la fracasada operación costó 41 vidas británicas entre comandos y tripulantes. Además, gracias a un mapa recuperado de uno de los planeadores, los alemanes descubrieron las intenciones aliadas, por lo que incrementaron las defensas en torno a la planta hidroeléctrica.

ASALTO NORUEGO A LA FABRICA

En Londres no se dieron por vencidos y decidieron organizar otra misión, pero en este caso protagonizada únicamente por noruegos, denominada Operación Gunnerside. El 16 de febrero de 1943, seis comandos saltaron en paracaídas. Una vez en tierra, se encontraron con cuatro noruegos que habían llegado en octubre del año anterior.

UNA MISIÓN CON EMOCIÓN Y SUSPENSE

La Operación Gunnerside, con sus ingredientes de valor, arrojo, emoción y suspense, era ideal para ser llevada a la gran pantalla.

En 1948, una coproducción franco-noruega, *Kampen om tungtvannet*, se ciñó fielmente a los hechos e incluso

contó con la interpretación

de cuatro de los comandos noruegos que habían participado en la operación. Al estreno acudió el rey de Noruega, Haakon VII.

El film más conocido sobre este episodio, empero, es el que dirigió el célebre cineasta Anthony Mann en 1965, una producción británica filmada en escenarios naturales de Noruega que llevaría el título de *Los héroes de Telemark* (*The heroes of Telemark*). En los papeles principales figuraron actores igualmente famosos, como Kirk Douglas y Richard Harris. En este caso, el guionista sí se tomó algunas licencias, como la historia de amor del protagonista o el intercambio de disparos durante el asalto.

La actual edad dorada de las series de televisión no podía resistirse a poner su atención en esta apasionante historia. En 2015, una coproducción noruega-danesa-británica dramatizó aquella misión en una miniserie titulada *Operación Telemark* (*The Heavy Water War*), dirigida por el noruego Per-Olav Sorensen. En sus seis episodios se describen fielmente no solo la operación contra la planta hidroeléctrica, sino también los esfuerzos alemanes por conseguir la bomba atómica, poniendo especial énfasis en la figura del científico germano Werner Heisenberg, quien supuestamente trató de sabotear el proyecto nazi desde dentro.

El asalto tuvo lugar el 27 de febrero. Esa noche, después de descender al cauce de un río y escalar sigilosamente una pared de roca, los noruegos llegaron a la puerta que cerraba el acceso a la fábrica, cortaron la cadena con una cizalla y la abrieron. Mientras un grupo permanecía como cobertura, los saboteadores entraron en el sótano principal por un pasaje. Allí estaban las cámaras de electrólisis de agua pesada. Colocaron cargas explosivas con una mecha suficientemente larga como para tener tiempo de escapar. Apenas los noruegos salieron de la planta, las cargas comenzaron a detonar, destruyendo por completo las cámaras. Cuando las alarmas empezaron a aullar y los soldados germanos a buscarlos, los saboteadores ya



Sobre estas líneas, Kirk Douglas (izquierda) y Richard Harris (derecha) en una escena de *Los héroes de Telemark* (1965, Anthony Mann).

EL PLAN CONSISTÍA EN HUNDIR EL *FERRY*, CON SU PRECIOSA CARGA A BORDO, EN LAS AGUAS MÁS PROFUNDAS DEL LAGO

se encontraban al otro lado del río, deslizándose sobre esquíes. La operación había sido un éxito, pero solo en apariencia. De inmediato, los alemanes iniciaron los trabajos de reconstrucción de la fábrica. Tan solo seis meses después del asalto, los británicos pudieron saber por medio de su informador que los daños habían sido ya reparados y se volvía a trabajar con normalidad.

BOMBARDEO Y SACRIFICIO DE CIVILES

Organizar otra acción de comandos provocaba el desánimo propio de un trabajo de Sísifo, por lo que los norteamericanos, siempre más expeditivos y no tan dados a las operaciones especiales, impusieron la opción de un bombardeo aéreo devastador que arrasase la fábrica. En esta ocasión, las peticiones del gobierno noruego en el exilio de que no se pusiesen en riesgo vidas civiles no fueron tenidas en cuenta. El 16 de noviembre de 1943, 143 Fortalezas Volantes B-17 dejaron caer sus bombas sobre la planta. De las más de 700 arrojadas, apenas un centenar hicieron blanco en la fábrica de agua pesada, pero fue suficiente para arrasar la central productora de energía. La acción, no obstante, costó la vida a veintidós civiles noruegos que vivían en Riukan.

Los graves daños causados a las instalaciones, y la perspectiva de que pudieran ser destruidas por otro bombardeo masivo en cuanto se reconstruyesen, hicieron que los alemanes decidiesen poner fin a la producción de agua pesada y trasladar a Alemania todas las existencias de este líquido. En enero de 1944 tenían listos para el transporte por ferrocarril 39 barriles, que contenían un total de 14 toneladas de agua pesada. Churchill decidió destruir tan valioso cargamento mediante una nueva operación de sabotaje. La oportunidad surgía al llegar al lago Tinn, en donde la vía férrea se cortaba y era necesario embarcar los vagones en un transbordador ferroviario. El plan consistía en provocar mediante una explosión el hundimiento del *ferry*, con su preciosa carga a bordo, en las aguas más profundas del lago, donde no pudiera ser recuperado por los alemanes. Esa decisión iba a implicar también la pérdida de vidas civiles, ya que el transbordador admitía pasaje.

En la madrugada del domingo 20 de febrero de 1944, los saboteadores noruegos colocaron el artefacto explosivo en la bodega del transbordador y huyeron. Por la mañana se embarcaron los vagones y subieron 53 pasajeros. A las 10:30, la carga hizo explosión. El transbordador se hundió a una profundidad de 430 metros;

sus restos no serían localizados hasta cinco décadas más tarde. La cifra de muertos civiles fue de catorce, entre tripulantes y pasajeros; ese sería el precio en vidas inocentes que tuvieron que pagar los noruegos para que los aliados ganasen la denominada «batalla del agua pesada». La imposibilidad de obtener ese elemento, imprescindible para el proyecto atómico, impidió a Hitler disponer del arma definitiva. ■



En febrero de 1944, los aliados hundieron en el lago Tinn el *ferry* en el que iban 39 barriles como este.

LA MUERTE EN JAPÓN



POR HONOR

RECUERDOS DE LOS «HÉROES DEL SOL NACIENTE»

MARÍA FERNANDEZ REI
Filóloga

COMANDOS DE ATAQUE

A pesar de los numerosos libros publicados en Occidente sobre la epopeya kamikaze, este episodio es algo difícil de entender e inconcebible en otras culturas. Incluso en el propio Japón es un tema tabú y oscuro, solamente comprensible por la tradición del país y por el momento en que nacieron y murieron estos pilotos.

Hoy, al norte de Tokio, en la antigua base aérea de Tsukuba (Kasama), se levanta un monumento a los caídos en la Guerra del Pacífico, ya que en estas instalaciones militares se entrenaron alrededor de 1500 pilotos nipones desde 1934 hasta 1945. De sus pistas salieron 55 pilotos a bordo de sus Mitsubishi Zero hacia la batalla de Okinawa, en el teatro del Pacífico de la Segunda Guerra Mundial. Las fuerzas niponas habían utilizado las tácticas kamikaze desde la batalla del golfo de Leyte (1944), pero por primera vez se convirtieron en una parte importante de la defensa.

En Tsukuba se formaron 73 miembros del Cuerpo Especial de Ataque Kamikaze; algunos de ellos realizaron misiones suicidas en Filipinas.

En esta imagen, un visitante transita por la zona subterránea del centro de entrenamiento de Tsukuba, que conserva el búnker construido para protegerse de los ataques estadounidenses.



ASSOCIATED PRESS



ASSOCIATED PRESS

TESTIMONIOS DE LA DESPEDIDA

Entre marzo y julio del último año de la contienda, el programa kamikaze del Ejército Imperial nipón trató a la desesperada de contener el imparable avance de Estados Unidos y sus aliados por el Pacífico hacia las costas del archipiélago.

«Voy a morir en el mar de Okinawa. Incluso tras mi muerte defenderé a mi país, Japón». Con este mensaje por carta se despidió de su familia un piloto japonés. Poco después se embarcaría en una misión suicida contra buques de guerra estadounidenses, acompañado en la operación por otro joven que escribió: «Mamá, siento haber sido un hijo desobediente. Perdóname, por favor». Estas y otras muchas cartas, además de testamentos (2 y 5, dos supervivientes leen sus últimas voluntades) y objetos de gran valor sentimental (1, reloj de bolsillo de un piloto, al que se lo había regalado su padre antes de inmolarse; 4, colgantes en vidrio que envió un kamikaze a su novia y que esta conservó durante setenta años), se muestran en Japón en museos creados en antiguas bases aéreas en desuso. Con dichos espacios se pretende honrar a aquellos jóvenes soldados y enaltecer la paz.

En la foto 3, el superviviente Hisashi Tezuka sostiene una réplica de juguete (regalo de su hija) del modelo de avión Zero en el que él aprendió a pilotar.



ASSOCIATED PRESS

4



ASSOCIATED PRESS

ASSOCIATED PRESS

5



SUPERVIVIENTE

El militarismo aprovechó la tradición japonesa, que veía en la figura del Emperador a un Dios, para reforzarla en beneficio del Estado, bajo el control de los altos mandos del Ejército. Así, se organizó y sistematizó la educación para hacer de los jóvenes los samuráis del siglo xx, capaces de dar la vida por la patria y el Emperador. Para finales de 1944, el *Jusshi Reisho* —Sacrificio de la vida— era, para los niños y jóvenes japoneses, el fin supremo de la existencia.

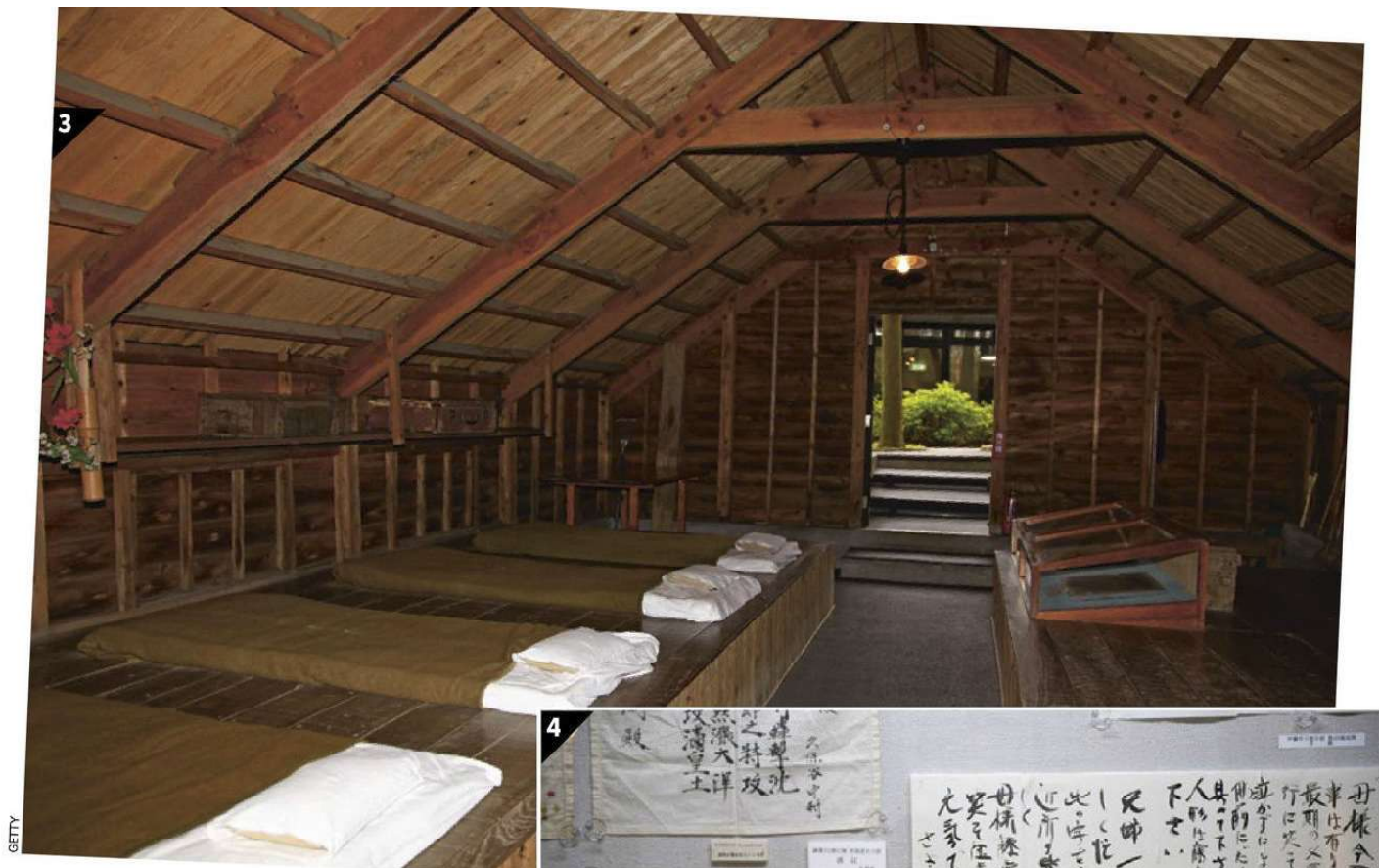
Todos fueron voluntarios. La mayoría de ellos había nacido a finales del periodo Tai-sho (1912-1926) o en los dos o tres primeros años del periodo Showa —instaurado con la entronización del emperador Hirohito—. Uno de esos jóvenes entregados a la causa fue Hisashi Tezuka (en la foto, durante una entrevista en 2015, sostiene en la mano una imagen suya de 1945). Reclutado durante su etapa universitaria, cuando se le puso delante el formulario de inscripción militar indicó: «Me uniré». Fue admitido y entrenado para dar la vida por el Emperador, que el 15 de agosto de 1945 se la salvaría con un discurso por radio en el que daba por finalizada la guerra.

Según el propio Tezuka, el hecho de que siga vivo se debe a la velocidad a la que iba el tren que lo debía llevar a su última misión como kamikaze: si hubiera realizado el trayecto en avión, habría llegado antes de que terminara la contienda.









GETTY

UN PASEO POR LA MEMORIA

La base aérea japonesa de Chiran (Minami-kyushu, Kagoshima) sirvió de punto de partida para cientos de misiones kamikazes lanzadas en los últimos meses de la Segunda Guerra Mundial.

Hoy en día, estas instalaciones militares acogen el Museo Chiran de la Paz de los Pilotos Kamikaze. Fundado en el año 1975, se convirtió en un importante centro de conmemoración de la vida de los pilotos y de documentación de todas sus historias, con objetos donados por sus familiares o por los propios supervivientes.

Se conservan algunos de los espacios tal cual estaban en los años cuarenta (3, barracón para dormir), y en el recorrido se incluye la exhibición de varios aviones, entre ellos un Nakajima Ki-43 Hayabusa (2), un Kawasaki Ki-61 Hien, un Nakajima Ki-84 Hayate y un Mitsubishi Zero recuperado del fondo del mar en 1980. Además se exponen las cartas, los haikus, los ensayos, los testamentos y otros documentos que pertenecieron a los pilotos suicidas (4).

En muchos de los haikus que escribieron los pilotos kamikazes, el Emperador es mencionado en la primera línea. De acuerdo a quienes vivieron durante el periodo temprano de Showa (1926-1945), la presencia del emperador Hirohito era como la de un Dios, y defienden que fue una figura más religiosa que política.

Destaca poderosamente la colección de fotografías (1) de 1036 pilotos, colocadas en el orden en el que murieron.



CONTACTO

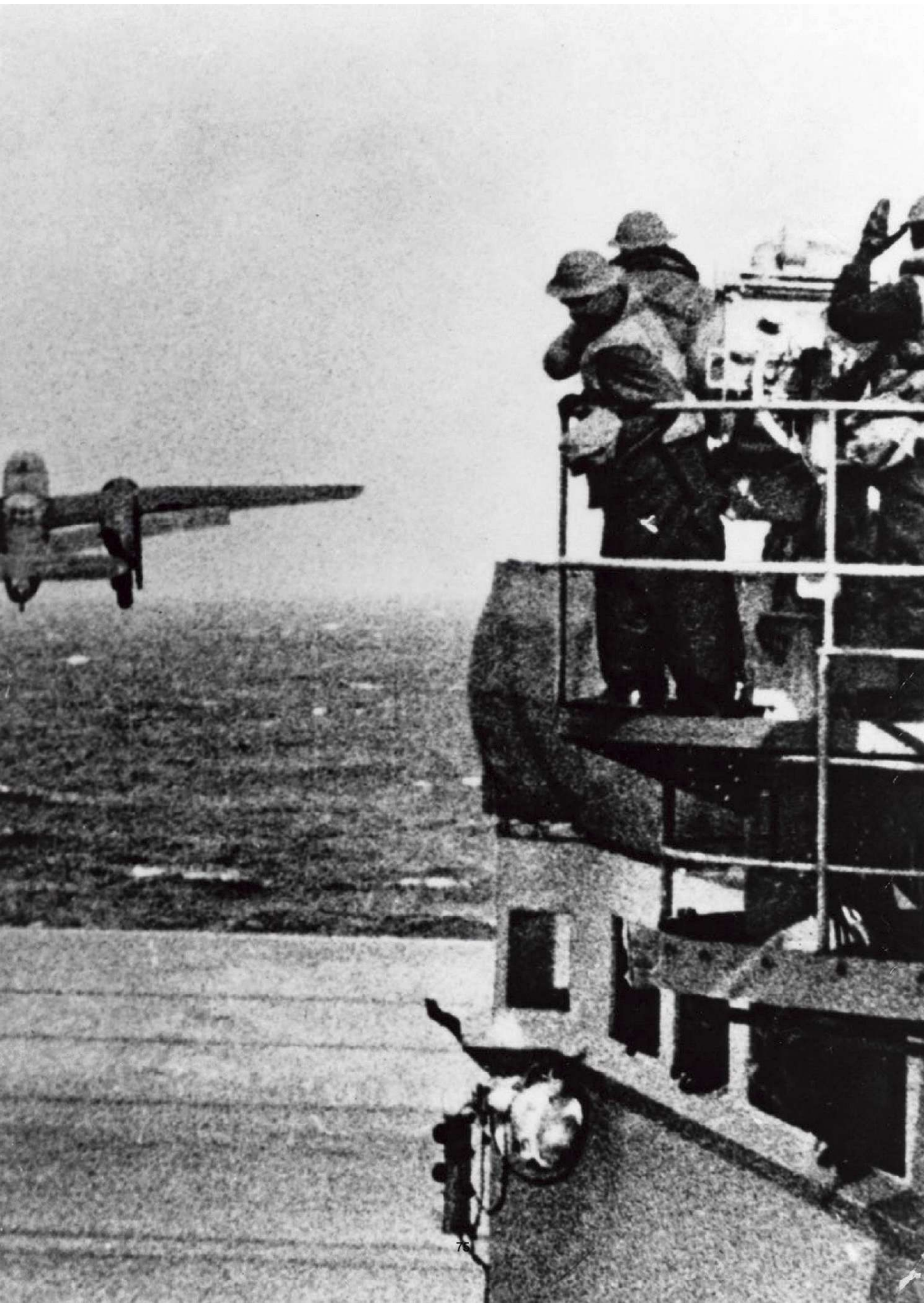
Jaque a las ISLAS INALCANZABLES

OPERACIÓN DOOLITTLE

RODRIGO BRUNORI
Escritor y periodista

El B-25 Mitchell era el único bombardero capaz de despegar de un portaaviones, pero no podía volver a aterrizar en él. En la imagen, uno de ellos partiendo desde la cubierta del USS Hornet.

ALBUM



El ataque japonés a la base naval de Pearl Harbor, en Hawái, en diciembre de 1941, supuso para Estados Unidos una brutal sorpresa que dio lugar a una situación de verdadera alarma nacional. Los norteamericanos no estaban acostumbrados a la idea de que les atacaran en su propio territorio, y la posibilidad de que los japoneses llegaran a suelo estadounidense por el Pacífico se convirtió de pronto en realidad. Por eso, además de declarar la guerra a Japón inmediatamente —lo que supuso la entrada *de facto* en la Segunda Guerra Mundial—, el presidente Roosevelt quiso dar una respuesta rápida que sirviera para levantar la moral de sus compatriotas.

La represalia más deseable era un bombardeo sobre Japón, pero esto se consideraba imposible por motivos logísticos. Japón estaba a más de 5000 kilómetros de la base aérea estadounidense más cercana, una distancia que ni los bombarderos



El teniente coronel James H. Doolittle (el segundo por la derecha) posa con varios de sus hombres en China. Bajo el mando de este as de la aviación 80 voluntarios protagonizaron una peligrosa misión: volaron distribuidos en 16 aviones con cinco miembros cada uno.

SE DECIDIÓ QUE EL MODELO MÁS ADECUADO ERA EL B-25B MITCHELL, UN BOMBARDERO MEDIANO

de mayor alcance podían cubrir. Los japoneses disfrutaban de una sensación de total invulnerabilidad y, a la vez, podían amenazar a los americanos en sus propias costas: en febrero de 1942 bombardearon la planta petrolífera de Elwood, en California, desde un submarino; al día siguiente, se desató el pánico en Los Ángeles por lo que se pensó que era un ataque aéreo japonés. Resultó ser una falsa alarma, pero las baterías antiaéreas estuvieron disparando inútilmente al cielo durante una hora, la ciudad quedó completamente a oscuras y en la confusión murieron cinco personas por infartos y accidentes de tráfico. Al mismo tiempo, el avance nipón seguía imparable en el Pacífico, con la sucesiva toma de Borneo, Timor, Nueva Guinea, Filipinas y muchas otras plazas. El miedo a Japón devino así en paranoia. Para Roosevelt, era urgente actuar.

¿IDEA BRILLANTE O DISPARATE?

La idea inicial la tuvo un capitán de la Marina llamado James Low. ¿Qué ocurriría si montaran bombarderos de tamaño medio en un portaaviones que se aproximase lo suficiente a Japón como para permitirles llegar hasta allí y soltar las bombas? Al principio, pareció una locura. Los portaaviones están pensados para transportar aviones pequeños —cazas—, que son ligeros y pueden despegar y aterrizar en la cubierta del buque con facilidad. Luego se les pliegan las alas y se guardan. Pero ¿bombarderos? Nunca se había hecho antes.

Después de considerar para la operación varios aviones, se decidió que el modelo más adecuado era el B-25B Mitchell, un bombardero mediano, nuevo y fiable al que hubo que someter a numerosas modificaciones. El cambio fundamental consistió en quitar todo lo superfluo para casi duplicar los depósitos de combustible, ya que el inconveniente principal seguía siendo la distancia. Quedó así un aparato mucho más pesado —nuevo problema— que, en esencia, era una gasolinera volante con bombas.

UN HEROE DE LA AVIACION AL FRENTE DE UNA OPERACION VERDADERAMENTE SUICIDA

Igualmente importante fue la elección del hombre que estaría al mando. Se recurrió para ello a un as de la aviación, el teniente coronel Jimmy Doolittle, un auténtico fuera de serie que había conseguido varios récords, algunos tan significativos como el de haber sido el primero en realizar un vuelo completo guiándose solo por los instrumentos de navegación. Doolittle poseía además un gran carisma, lo que resultaba capital para liderar a los pilotos: ochenta voluntarios del Grupo de Bombardeo n° 17 —cuerpo ya familiarizado con el Mitchell— a los que se les ofreció la oportunidad de participar en una misión de la que solo se sabía que era muy importante y extremadamente peligrosa.

EL MITCHELL PODÍA DESPEGAR DEL PORTAAVIONES, PERO NO ATERRIZAR EN NUEVO EN ÉL DESPUÉS DEL BOMBARDEO

Los entrenamientos se realizaron en Florida a lo largo del mes de marzo y, el 2 de abril de 1942, aviones y hombres partieron a bordo del portaaviones USS Hornet rumbo a un destino que era aún desconocido y solo se reveló en alta mar: el archipiélago japonés, con el objetivo de bombardear Tokio y otras ciudades. La noticia, dada por los altavoces, arrancó una ovación del equipo.

Lo que hacía la operación tan peligrosa era que el Mitchell podía despegar del portaaviones —pese a su tamaño y al enorme peso del combustible y las bombas—, pero no volver a aterrizar en él. Por las características del avión, esto era completamente imposible. En consecuencia, se debía contar con un plan alternativo para después del bombardeo porque, de lo contrario, los hombres quedarían en una situación muy complicada.

DE LA TEORÍA A LOS CONTRATIEMPOS REALES

Cuando el Hornet zarpó, este asunto aún no estaba del todo resuelto. Lo primero que se intentó fue que los aviones aterrizaran en la Unión Soviética, pero Stalin acababa de firmar un pacto de no agresión con Japón y la idea no llegó a buen puerto. La segunda opción fue negociar con China, que estaba en guerra con Japón desde 1937 y se encontraba parcialmente invadida. El líder chino Chiang Kai-shek era reacio a aceptar el plan porque temía represalias de los japoneses, pero al final acabó cediendo. La teoría era entonces que, una vez finalizada la tarea, los aviones se dirigirían a la localidad de Zhuzhóu, donde podrían repostar —para ello, los chinos tenían que preparar pistas de aterrizaje—, antes de seguir hasta Chongqing, capital china durante la guerra.

El 18 de abril, después de más de dos semanas de navegación, los acontecimientos se precipitaron. Cuando todavía estaban a 1200 kilómetros del archipiélago, el Hornet fue avistado por la patrullera japonesa Nittō Maru, que fue rápidamente hundida pero antes consiguió avisar por radio de la llegada de los americanos. Esto aconsejaba iniciar la operación de inmediato, pero el adelanto suponía incrementar el recorrido en 300 kilómetros, lo que agravaba aún más el problema del combustible y hacía la llegada a China casi impracticable. Aun así, los aviones partieron.

Los Mitchell llegaron a Japón después de seis horas de vuelo y bombardearon objetivos militares e industriales en Tokio, Yokohama, Yokosuka, Nagoya, Kobe y Osaka. La operación se llevó a cabo sin grandes contratiempos. Pese al aviso por radio, los japoneses demostraron una total incompetencia para prevenir y contrarrestar el ataque. El fuego antiaéreo fue completamente ineficaz, igual que la actividad de los cazas, tres de los cuales fueron abatidos por artilleros de los Mitchell. Pasados unos pocos minutos —cada avión tardaba treinta segundos en soltar las bombas—, los dieciséis bombarderos se dieron a la fuga con sus ochenta tripulantes, cinco en cada uno, en perfectas condiciones. Empezaba lo peor.



ALBUM

Fotograma del film *La batalla de Midway*, película del año 1976 en la que se recrea este combate que marcó el inicio de la derrota de Japón en el Pacífico.

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

Ó escanea el código QR:



BALANCE DE UNA MISIÓN DE ALTO RIESGO

El bombardeo no causó daños significativos a Japón, pero fue considerado un gran éxito estadounidense. Entre los objetivos alcanzados se encontraban una planta de almacenamiento de petróleo, otra siderúrgica, varias centrales eléctricas, un portaaviones ligero y varias fábricas. Pero los daños materiales no afectaron a la maquinaria de guerra japonesa. Nada que pueda compararse al castigo infligido tres años más tarde sobre Hiroshima y Nagasaki.

Donde la operación sí tuvo importancia fue en el terreno psicológico. A los americanos les supuso una inyección de moral después de la catástrofe de Pearl Harbor y les demostró que podían tomar la iniciativa en la zona, que hasta el momento había correspondido exclusivamente a los japoneses. A estos les hizo ver que no eran invulnerables, lo que tuvo una trascendente consecuencia: convenció al comandante en jefe de la Armada Imperial japonesa, Isoroku Yamamoto, de la necesidad de librar la batalla de Midway (mayo de 1942), que fue un desastre para Japón y el punto de inflexión en la Guerra del Pacífico.

Pero el precio más alto lo pagó China: las represalias de Japón fueron brutales. Aldeas y cultivos fueron quemados y los lugareños torturados y asesinados. Una venganza en toda regla, en la que se estima que murieron 250 000 civiles.



Sobre estas líneas, retrato de Chiang Kai-Shek. El militar y político chino, líder de los nacionalistas anticomunistas, aceptó finalmente ayudar a los americanos pese al temor a sufrir represalias por parte de Japón.

Todos los aviones siguieron el plan establecido, menos uno. El Mitchell pilotado por el capitán York tenía tan poco combustible que optó por dirigirse directamente a la Unión Soviética y consiguió aterrizar en Vladivostok, donde la tripulación fue arrestada y el avión confiscado. Los demás iniciaron un vuelo de trece horas hacia el sureste de China, aun a sabiendas de que en algún momento los motores se pararían. En el viaje, sin embargo, tuvieron un golpe de suerte: un fuerte viento de cola que les estuvo empujando durante varias horas y les permitió llegar, aunque esto ocurrió de noche y en mitad de una tormenta.

TODOS LOS QUE HABÍAN SOBREVIVIDO Y ESCAPADO A LOS JAPONESES LOGRARON LLEGAR A LA CAPITAL, CHONGQING

Peor aún, en el sitio escogido no había rastro de pistas de aterrizaje ni señales de radio (los chinos aún no habían terminado el trabajo). En ese momento el combustible se acabó definitivamente.

OBJETIVO: SALIR CON VIDA

La suerte de los expedicionarios fue muy diversa. La mayor parte de ellos saltaron en paracaídas —era la primera vez para todos, salvo para Jimmy Doolittle— y uno murió en el salto. Dos aviones cayeron al mar y dos hombres se ahogaron, aunque los demás consiguieron alcanzar la costa. Uno de los Mitchell, al mando del piloto Ted Lawson, intentó un aterrizaje de emergencia en la playa y cuatro de los cinco tripulantes quedaron gravemente heridos.

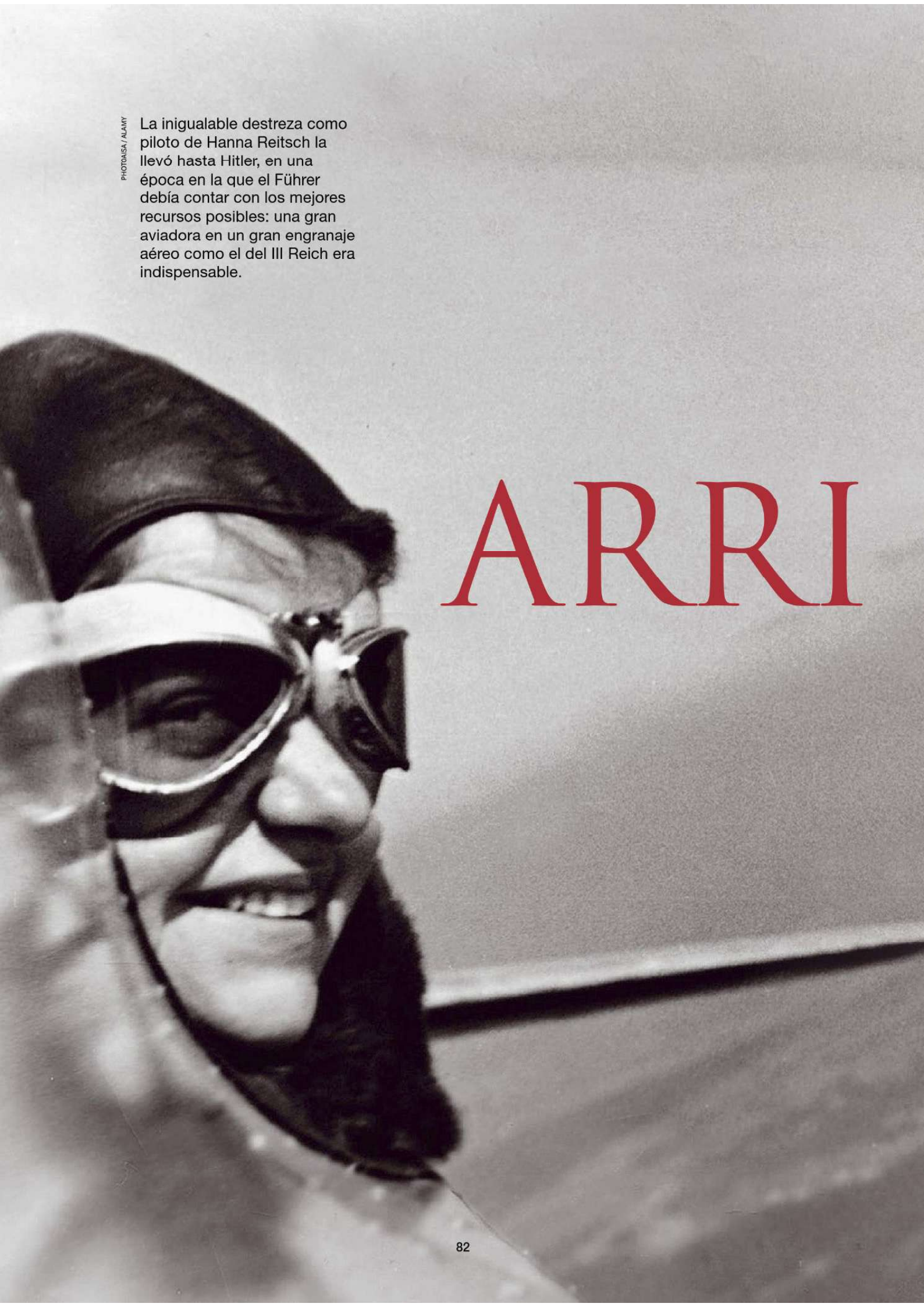
A partir de ese momento, se inició una huida de varias semanas por una zona en guerra, algunos solos, otros en pequeños grupos —tardaron días en encontrarse— y con los japoneses siempre detrás de ellos, pisándoles los talones y bombardeando los sitios por los que pasaban. Ocho hombres cayeron prisioneros —tres fueron fusilados, otro murió en la cárcel y los cuatro restantes volvieron a Estados Unidos al acabar la guerra—. Los demás escaparon con la ayuda de campesinos y miembros de la Resistencia china. Ted Lawson, el herido más grave, consiguió llegar a un rudimentario hospital, donde uno de sus propios compañeros supervivientes, el médico Thomas White —Doc White, incluido en la misión como artillero—, le amputó una pierna gangrenada y le salvó la vida (Lawson escribiría luego el libro *Treinta segundos sobre Tokio*, llevado al cine). El grupo en el que se encontraba Jimmy Doolittle tuvo la suerte de toparse con un misionero americano, John Birch, que les hizo de guía y traductor.

Al final, todos los que habían sobrevivido y escapado a los japoneses consiguieron llegar a la capital, Chongqing, desde donde pudieron volar de vuelta a Estados Unidos. Los cinco que habían aterrizado en la Unión Soviética quedaron allí retenidos, aunque fueron tratados correctamente. Al cabo de dos años, los trasladaron a una localidad cercana a Irán, de donde pudieron huir pagando a unos traficantes para que les ayudaran a cruzar la frontera (se supone que toda esta maniobra fue diseñada en realidad por el NKVD ruso para librarse de unos huéspedes incómodos).

De los ochenta hombres que participaron en la operación, sesenta y nueve lograron regresar con vida, lo que supuso una proporción superior a la prevista. Jimmy Doolittle volvió a Estados Unidos apesadumbrado por haber perdido todos los aviones y convencido de que sería sometido a un consejo de guerra. En su lugar, fue tratado como un héroe y ascendido a general. Después de esa experiencia, todos los miembros del equipo se mantuvieron en estrecho contacto y formaron una especie de gran familia. El último superviviente, Richard Cole, falleció en 2019 a la edad de 103 años. ■

PHOTOAISA / ALAMY

La inigualable destreza como piloto de Hanna Reitsch la llevó hasta Hitler, en una época en la que el Führer debía contar con los mejores recursos posibles: una gran aviadora en un gran engranaje aéreo como el del III Reich era indispensable.



ARRI

LAS MISIONES MÁS ESGADAS

ACCIONES SUICIDAS
DEL III REICH Y DEL BANDO ALIADO

JUAN CARLOS LOSADA
Especialista en Historia Militar y escritor

En casi todas las guerras de la Historia se ha hablado de operaciones suicidas. Sin embargo, estas son muy diferentes, ya que el concepto engloba un gran número de tipos y modalidades que es preciso distinguir. En la acepción coloquial significa, simplemente, acciones muy arriesgadas o irresponsables en las que es difícil la supervivencia, pero en una interpretación literal nos referimos a las que son planificadas como tales, que son poco frecuentes.

Estrictamente, las acciones suicidas serían aquellas que precisan de la autoinmolación consciente del combatiente como condición necesaria para poder consumarse con éxito. Estas pueden ser premeditadas y planificadas por los mandos —los kamikazes japoneses son el ejemplo más famoso— o bien espontáneas. Las primeras se dan mucho más en los regímenes fanáticos y totalitarios sumamente ideologizados, en donde los combatientes, presas de la necrofilia, consideran el máximo honor dar la vida por la patria o el líder; suele recurrirse a ellas cuando la guerra se está perdiendo, como una medida desesperada. Por el contrario, son casi inexistentes en los ejércitos de los países democráticos, en donde los cultos irracionales a los líderes divinizados o a las doctrinas son muy poco frecuentes.

RESISTENCIA DESESPERADA

Por ello, en la Segunda Guerra Mundial fue en los ejércitos de Japón y Alemania, del bando del Eje, en donde más se dieron estos comportamientos (aunque en el segundo en mucho menor grado que en el primero), mientras que entre los aliados se dio, casi exclusivamente, en el Ejército Rojo, pero en este caso más como fruto de la resistencia desesperada, al principio de la guerra, que como acciones planificadas. De hecho, Japón era la única potencia de cuya cultura formaba parte íntima la muerte por suicidio ritual; por consiguiente, fue la nación en donde se dieron por decenas de miles los suicidios (no solo los de los kamikazes). La rendición, según sus valores y su código de honor, era la máxima expresión de la vergüenza y la deshonra. Recordemos las numerosas cargas a bayoneta calada que llevaban inexorablemente a la inmólación —al grito de «¡Banzai!»— que la infantería nipona efectuó sobre las filas enemigas, sabiendo que sería barrida antes de llegar a las posiciones aliadas. También, los numerosos *harakiri* que miles de jefes y oficiales japoneses cometieron ante una inminente derrota, para no ser apresados.

En el resto de ejércitos contendientes no hubo casi ninguna acción suicida planificada. Las que se dieron, y que sucedieron en todos los ejércitos, fueron las espontáneas, las sobrevenidas por las circunstancias de los combates que llevaron a que, de modo improvisado o a petición del mando, un soldado decidiese sacrificar su vida voluntariamente si con ello causaba un gran daño al enemigo o ayudaba a sus compañeros. Ejemplos: los aviadores que se quedaban sin combustible o sin maniobrabilidad y que, ante las escasas o nulas posibilidades de sobrevivir, decidían

**EN JAPÓN SE DIERON POR DECENAS
DE MILES LOS SUICIDIOS
(NO SOLO LOS DE LOS KAMIKAZES)**



Cuarenta suicidas alemanes, sin orden oficial, intentaron arrasar 32 puentes sobre el Oder en una misión que denominaron 'de sacrificio' (arriba, los rusos reconstruyendo una de las pasarelas).



La fuerza naval alemana, la Kriegsmarine (arriba, uno de sus submarinos en el Atlántico), era superada por la imponente flota británica y sufrió importantes pérdidas.

TAMBIÉN SE DEFINEN COMO SUICIDAS LAS
MISIONES DE MUY ALTO RIESGO EJECUTADAS
POR UNIDADES ESPECIALIZADAS



La empresa Focke-Wulf
Flugzeugbau AG, fabricante
de aviones militares (en la
foto, los restos de uno de
ellos en el parque berlinés de
Tiergarten), diseñó en 1938 el
bombardero Fw 190 Würger,
que fue producido en grandes
cantidades y se convirtió en
uno de los principales cazas
monomotor de la Luftwaffe.

GETTY



HANNA REITSCH, AS DEL AIRE NAZI

Nacida en 1912, fue pionera de la aviación alemana y consiguió numerosos récords deportivos ya en su juventud. Desde los primeros años se incorporó al movimiento nazi con entusiasmo, pasando a ser un icono del partido. Su merecido prestigio como aviadora la convirtió en uno de los más preciados pilotos de pruebas de la Luftwaffe y pronto entró en el círculo más íntimo de Hitler, a quien idolatraba y de quien recibiría las más altas condecoraciones. Fue ella, entre otros, la que le presentó en febrero de 1944 los planes para crear un grupo de pilotos suicidas que acabaría siendo el Escuadrón Leónidas; Reitsch se comprometió a probar ella misma los aparatos para estas misiones, pero las pruebas fracasaron.



La aviadora participó en el desarrollo del avión suicida alemán Selbstopfer-Flugzeuge.

En los últimos días de la guerra, voló a Berlín con la intención de evacuar a Hitler, sin conseguirlo. Tampoco pudo morir con su amado Führer, como deseaba, porque recibió órdenes de partir, lo que hizo el 28 de abril en el último avión que logró salir de la capital. Tras la guerra, y olvidando su pasado nazi, retomó su carrera como aviadora y piloto de pruebas. Nunca se arrepintió de su militancia nacionalsocialista. Murió en 1979 y se ha especulado con la posibilidad de que se suicidara con la cápsula de cianuro que Hitler le dio antes de despedirse y que no ingirió entonces.

estrellar el aparato contra el adversario; los soldados que optaban por sacrificarse resistiendo en una posición para que sus camaradas pudiesen retirarse; la preferencia a caer combatiendo que a rendirse y ser tomado preso, etc.

Pero también se definen como acciones suicidas las misiones sumamente arriesgadas ejecutadas por unidades especializadas o soldados concretos, asumidas generalmente de modo voluntario y consciente y que, dada su naturaleza, es muy posible que cuesten la vida a sus protagonistas. Los comandos o fuerzas especiales que actúan tras las líneas enemigas en tareas de sabotaje o guerrilla, llegando a utilizar uniformes enemigos; las incursiones de aeronaves o submarinos que navegan casi en solitario y a gran distancia de sus bases de abastecimiento; los francotiradores aislados; las unidades que reciben la orden de no retroceder bajo ningún concepto ante el enemigo y resistir hasta el último aliento; los soldados que han de sobrevivir en condiciones ambientales durísimas (temperaturas extremas, falta de agua o alimentos), etc., entrarían dentro de esta interpretación.

En el verano de 1944, cuando los aliados desembarcaron en Normandía, los soviéticos ya avanzaban imparablemente hacia el centro de Europa. Alemania se veía perdida y, como respuesta, comenzó a plantearse la utilización de pilotos en las bombas volantes V-1, para asegurar una mayor precisión de las mismas. Una va-

EN MARZO DE 1945 EL ESCUADRÓN LEÓNIDAS SE DISOLVIÓ Y SE PUSO FIN A LAS OPERACIONES SUICIDAS PLANIFICADAS

riante de esos cohetes, lanzada desde aviones, debía ser modificada para poder alojar a un piloto, que tendría que dirigir la bomba a su objetivo. Podrían saltar en paracaídas poco antes de alcanzar el blanco pero, debido a la proximidad de la tobera del reactor a la cabina, se estimaba que era casi nula la posibilidad real de supervivencia. Los encargados de asumir la misión suicida serían unos setenta miembros del llamado Escuadrón Leónidas (en homenaje al rey espartano muerto en las Termópilas), que para ingresar en sus filas debían firmar una declaración asumiendo la condición suicida de la misión.

PARA DETENER EL AVANCE ENEMIGO

Sin embargo, los ensayos de la V-1 pilotada se saldaron con sonoros fracasos, incluyendo la muerte de algunos de los pilotos de prueba debido a accidentes. Ante ello, en marzo de 1945, varios dignatarios nazis, entre los que se encontraba el ministro Albert Speer, convencieron a Hitler de que eran más útiles los pilotos en tareas convencionales de combate que no en misiones suicidas que, por otra parte, eran ajenas a la tradición militar alemana. La unidad se disolvió y se puso fin a las operaciones suicidas planificadas.

No obstante, en esos últimos meses de la guerra decenas de pilotos de la Luftwaffe protagonizaron acciones suicidas individuales, en un intento desesperado de detener el avance enemigo. El 16 de abril de 1945, unos cuarenta de los antiguos componentes del recientemente extinto Escuadrón Leónidas, a iniciativa propia y de algún mando, y en una acción que bautizaron como *Selbstopftreinsatz* (misión de sacrificio), se lanzaron contra los 32 puentes que los soviéticos habían levantado sobre el río Oder, de los que solo pudieron destruir o averiar menos de una tercera parte, pereciendo, en contraposición, casi todos los aviadores. Desde meses antes, ya en el verano de 1944, los pilotos alemanes de los cazas habían recibido órdenes de ser cada vez más osados en sus ataques a los bombarderos aliados para tratar de derribarlos, aunque ello les supusiese asumir un enorme riesgo. Según estas instrucciones debían acercarse lo más posible a sus objetivos, lo que suponía sortear a los cazas enemigos, disparar todo su fuego y llegar, si fuera preciso, a embestirlos con el avión para lograr su derribo, lo que suponía el sacrificio del aviador si no conseguía saltar en el último momento.

ENORMES PERDIDAS HUMANAS EN EL BANDO ALEMAN

En los siguientes meses estas acciones se intensificaron asumiendo cada vez más riesgos; en abril de 1945, sobre el cielo de Berlín, el llamado Sonderkommando Elbe —unos 180 aparatos— se lanzó contra unos 1300 bombarderos aliados en una clara acción suicida. Sin embargo, solo consiguieron derribar ocho bombarderos y perdieron, en contrapartida, casi la mitad de sus aparatos. Otras



Al quedarse sin munición, muchos pilotos soviéticos optaban por embestir al enemigo, en el llamado *tarán*.

decenas de pilotos, también por iniciativa personal, se inmolaron lanzándose contra tanques soviéticos. Todas ellas fueron acciones inútiles, protagonizadas por pilotos inexpertos, y que menguaban más las ya escasas fuerzas de la Luftwaffe.

La guerra submarina desarrollada por los sumergibles alemanes, los U-Boote, también tuvo una gran connotación suicida. A partir de 1943, debido al desarrollo del sonar y el radar y a la intensificación de la vigilancia aérea enemiga, pasaron a ser masivamente hundidos, de modo que la vida media de un tripulante de submarino no rebasaba los 60 días. Al final de la guerra, de los 1113 submarinos que la Kriegsmarine había botado solo quedaba, aproximadamente, una cuarta parte indemne. Pero más dramáticas fueron las pérdidas humanas: de los 40 000 tripulantes con los que contó el arma submarina, solo sobrevivieron unos 12 000.

La imparable ofensiva alemana sobre la URSS llevó a su ejército a las puertas de Moscú en pocos meses. La inferioridad militar soviética, tanto en doctrina como en moral y armamento, obligó a su Alto Mando a alentar en sus hombres medidas desesperadas con tal de, al menos, retrasar el avance nazi. Uno de los aspectos en donde la inferioridad soviética era más manifiesta era en la aviación. Sus aparatos eran claramente superados y, al quedarse sin munición, muchos pilotos optaban por el *tarán* («ariete», en ruso), que suponía embestir con el avión propio el del enemigo para derribarlo. Obviamente, el piloto soviético asumía que tenía muchas posibilidades de morir en la acción, pues era inevitable que su aparato sufriese importantes daños que lo obligarían a aterrizar o a lanzarse en paracaídas, si tenía la suerte de no perecer en el impacto.

Hay contabilizados cerca de un millar aproximado de ataques *tarán*, protagonizados también por mujeres aviadoras, que se dieron, sobre todo, en 1941 y 1942, cuando la situación del Ejército Rojo era más desesperada, muriendo casi la mitad de los pilotos. Sin embargo, los supervivientes —y algunos lo fueron tras varias ocasiones de protagonizar la arriesgada maniobra— instruyeron a otros compañeros en su técnica para que pudiesen emplearla del modo menos arriesgado para ellos y más letal para el enemigo. A partir de Stalingrado, cuando la guerra comenzó a dar un giro y las fuerzas se equilibraron, disminuyeron drásticamente estas

**EL PILOTO SOVIÉTICO QUE EJECUTABA EL
TARÁN ASUMÍA QUE TENÍA MUCHAS
POSIBILIDADES DE MORIR EN LA ACCIÓN**

embestidas, pues la situación militar para los soviéticos comenzó a mejorar y ello hizo innecesarios los sacrificios de los aviadores.

Pero aún fueron mayores, y más suicidas si cabe, las acciones de los guerrilleros soviéticos que actuaron tras las líneas alemanas en la inmensidad de la URSS ocupada por los nazis. Estos los consideraban como fuerzas irregulares, espías y simples bandidos, por lo que no recibían trato de prisioneros de guerra según las convenciones internacionales —aunque una gran parte de los prisioneros de guerra soviéticos «oficiales» fueron también asesinados— y eran torturados y fusilados en el acto si resultaban capturados. Por ello, los soldados que combatían como guerrilleros, que llegaron a sumar en 1943 unos 250 000 combatientes, asumían que la muerte era lo único que les esperaba si caían en manos de los nazis.

Los anglosajones no se plantearon en ningún momento misiones suicidas explícitas. Ello no quiere decir que no acometiesen acciones sumamente arriesgadas (misiones de comandos, bombardeos de largo alcance, etc.) que comportaban un alto riesgo para sus vidas. Igualmente, también hay documentados casos de pilotos de la RAF que, con sus aviones averiados o sin municiones, o sintiéndose heridos, lanzaron sus aviones contra los bombarderos alemanes que atacaban las ciudades británicas en 1940 y 1941, con tal de impedir sus acciones; era el *tarán* soviético, que ellos rebautizaron como *ramming attack* y que, igualmente, podía saldarse con suerte dispar para sus protagonistas. También se dio alguna acción aislada de este tipo por parte de la aviación estadounidense en el Pacífico, al combatir contra los japoneses en los primeros compases de la guerra. Sin embargo, en ambas aviaciones esta práctica fue muy poco común y, además, nunca fue alentada desde el Alto Mando.



Aeroplanos alemanes como el Heinkel (en la foto, uno derribado en Escocia en 1940) cayeron sobre terreno aliado, pudiendo así estudiarse la tecnología del enemigo.

GETTY

LAS EMBESTIDAS TARÁN

Los primeros ataques de tipo *tarán* con la aviación militar aparecieron en la Primera Guerra Mundial y, curiosamente, su primer autor fue también un piloto ruso llamado Piotr Nésterov. Sucedió al cabo de un mes de comenzar la guerra; el objetivo fue un aparato austríaco y todos los protagonistas murieron estrellados. Luego, en la Segunda Guerra Mundial, en el primer día de la invasión alemana de la URSS ya se dieron varios casos, prueba de la desesperación soviética ante la avalancha que se les venía encima. El último caso también tuvo por protagonista a un aviador ruso.

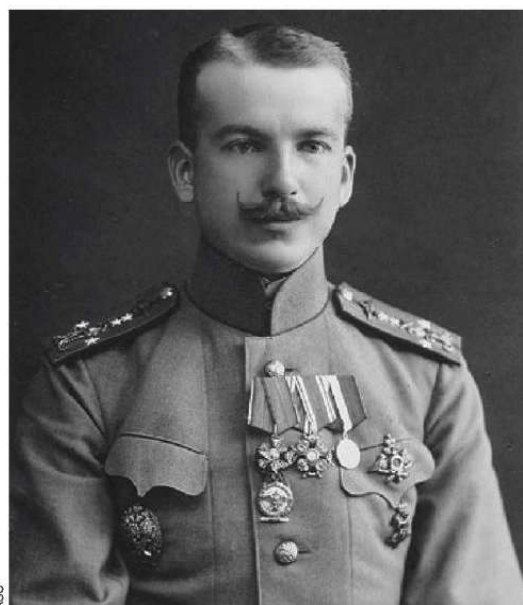
Sin duda ellos fueron los grandes especialistas en esta arriesgada maniobra, llegando a establecer diversas técnicas para tratar de sobrevivir a la acción. Así, podían emplear la hélice propia para que destrozase, por detrás, el timón enemigo; hacer que un ala empujase desde abajo a la del avión adversario, para desestabilizarlo, o emplear una especie de arpón de acero, clavado en el morro, a modo de espolón. Si esto fallaba o no era posible la aproximación que estas maniobras requerían, siempre quedaba la embestida pura y dura con el avión, aunque ello siempre costaba la vida al piloto atacante, que apenas tenía tiempo de saltar en paracaídas.

Por ello, cada embestida era distinta y dependía de múltiples variables como las características de los aviones, la pericia y determinación de los pilotos, etc., pudiendo ser más o menos suicida dependiendo de las circunstancias. Viendo la aparente facilidad con que se inmolaban los soviéticos, los aviadores alemanes recibieron rápidamente órdenes de tratar de efectuar los combates aéreos a distancia para evitar cualquier proximidad que facilitase los *tarán*.

OTRAS OPERACIONES PELIGROSAS

Especialmente arriesgadas eran unas acciones que ciertos aviadores británicos efectuaron a lo largo de la guerra y que, por ello, podrían entrar dentro de la categoría de suicidas, aunque no hubiese premeditación. Durante la primera mitad de la contienda fueron miles de buques británicos y norteamericanos los que, desde Inglaterra y bordeando las costas de Noruega, llegaron a los puertos árticos de Rusia para entregar abundante material de guerra.

Los alemanes, desde sus bases en el país escandinavo, patrullaban por mar y aire para tratar de hundirlos pero, si bien los ataques desde los buques podían ser neutralizados por las naves escolta, los provenientes de aviones nazis eran imposibles de impedir por la aviación aliada, debido a la lejanía de sus aeródromos, lo que los dejaba solo con la defensa que podía ofrecerles la artillería antiaérea instalada en las naves. Para tratar de dar una mínima cobertura aérea —los británicos apenas contaban con portaaviones operativos y los norteamericanos estaban todos en el Pacífico—, los convoyes llevaban consigo un buque capaz de lanzar, con



Piotr Nésterov falleció al practicar el *tarán* por primera vez en la Historia, durante la Primera Guerra Mundial.

una catapulta impulsada por un cohete, a un único avión, un caza Hurricane adaptado a este método de despegue y que fue conocido como Sea Hurricane. Estos navíos recibían el nombre de CAM, acrónimo de «Mercante Armado con Catapulta» en inglés.

El primer riesgo era que, al no estar diseñados para despegar de esta manera, a muchos

aviones se les rompía literalmente el fuselaje al ser lanzados por la catapulta, pues no podían soportar la tensión estructural. Luego, si lograban levantar el vuelo, otro problema era que un solo aparato poco podía hacer ante una escuadrilla alemana. Por si fuera poco, en su primera versión —que fue la que operó hasta 1942—, los Sea Hurricane no podían volver a aterrizar, ni por supuesto repostar, en las cubiertas de los buques del convoy, al no estar diseñados ni los barcos ni los aviones para ello. Una vez acabada la misión, el piloto debía saltar en paracaídas o amerizar (obviamente, el avión se perdía) y esperar a ser recogido por las naves del convoy antes de congelarse.



Un soldado británico se hace una foto mientras desciende en paracaídas, en 1944.

PILOTOS VOLUNTARIOS

Ambas acciones suponían un enorme riesgo. Al saltar en paracaídas, muchos pilotos se golpeaban con parte del fuselaje, lo que les suponía herirse, quedar inconscientes o incluso morir. Peor era amerizar, pues el diseño del avión facilitaba que se hundiese de morro, con la consiguiente inmersión de la aeronave (y más en aquellas aguas, que solían estar siempre revueltas). Obviamente, eran pocos los minutos que podían resistir los aviadores en las gélidas aguas del mar del Norte y del Ártico, por lo que muchos morían antes de que las tripulaciones de los convoyes pudiesen socorrerlos. Debido a la naturaleza casi suicida de las misiones de estos aviadores que operaban desde los CAM, todos ellos eran voluntarios. Se calcula que fueron utilizados en las rutas árticas unos 35 de estos buques, resultando la mitad hundidos, y las tres cuartas partes de los pilotos, muertos. Por todo ello, la utilización de estos navíos fue seriamente cuestionada por mandos del Almirantazgo en su momento y, actualmente, los historiadores militares consideran que no aportaron casi nada a la seguridad de los convoyes. Desde mediados de 1943, cuando el Ejército Rojo ya fue lo suficientemente fuerte como para hacer retroceder por sí solo a los alemanes, estos convoyes fueron disminuyendo paulatinamente. Por otra parte, ante el progresivo debilitamiento alemán, estuvieron ya menos amenazados, por lo que, en la mayor parte de los casos, dejaron de incorporar buques CAM. ■

GETTY

El capitán de las SS Otto Skorzeny —aquí, junto a Mussolini (con sombrero) tras el rescate— se atribuyó un papel más importante en la Operación Roble del que tuvo en realidad.



OPERACIÓN ROBLE

MISIÓN:
SALVAR AL
DUCE

RODRIGO BRUNORI
Escritor y periodista

La participación en la Segunda Guerra Mundial fue para los italianos un mal negocio de principio a fin. Benito Mussolini pretendía restaurar la gloria del Imperio romano en el Mediterráneo, pero los acontecimientos demostraron que el país no estaba preparado militarmente para una gesta de ese tipo. De hecho, Mussolini dudó mucho antes de entrar en la guerra junto a Alemania —tenía malos blindados y pocas reservas de combustible— y solo se decidió cuando, tras la caída de Francia, pensó que podría



obtener ganancias territoriales con un coste mínimo. Lo que cosechó, en su lugar, fue una serie de sonoras derrotas. Solo consiguió un claro éxito en Albania, pero tuvo que ser auxiliado por la Wehrmacht varias veces —en la invasión de Grecia, por ejemplo— y perdió las colonias obtenidas pocos años antes en África oriental, como Abisinia —actual Etiopía—, Somalia y Eritrea.

En julio de 1943, después de la invasión de Sicilia por los aliados y el bombardeo de Roma, resulta evidente que, para Italia, la guerra está perdida. El rey Víctor

Manuel II destituye entonces a Mussolini y nombra primer ministro a Pietro Badoglio, hasta entonces jefe del ejército, quien, pese a anunciar que el país seguirá combatiendo junto al Eje, comienza a negociar con los aliados los términos de la rendición. Nadie llora mucho la caída de Mussolini —ni siquiera él mismo, de quien se dice que en esos días está un poco ido—, que es arrestado y llevado a un lugar secreto.

A quien sí pareció importarle fue, por el contrario, a Hitler. Su antiguo ministro de Armamento Albert Speer habla, en sus memorias, de la «fidelidad nibelunga» del Führer y dice que vivía angustiado día y noche por la suerte de su viejo amigo. También parece claro que Hitler necesitaba a Mussolini para mantener la fidelidad de Italia al nazismo. Sea, pues, por razones sentimentales o estratégicas, el caso es que el Führer decidió rescatar al Duce, lo que dio lugar a la peligrosa misión conocida como Operación Roble.

EL HOMBRE DE LA CICATRIZ

Hitler encargó a la inteligencia alemana, la Abwehr, que localizase el paradero de Benito Mussolini, pero a la vez le confió el asunto a un hombre hasta entonces no demasiado conocido, pero que le había sido recomendado por Ernst Kaltenbrunner, director de seguridad del Reich: el *hauptsturmführer* —capitán— de las Waffen-SS Otto Skorzeny, un austríaco duro y de aspecto más bien siniestro, marcado por una terrorífica cicatriz que le atravesaba el lado izquierdo de la cara en diagonal, de arriba abajo, recuerdo de su entusiasmo por la esgrima.

A lo largo de los dos meses siguientes, el gobierno italiano —que seguía jugando a dos bandas con el Eje y los aliados— hizo todo lo posible por esconder a Mussolini, mientras que la Abwehr por un



GETTY

El 25 de julio de 1943, el anuncio de la caída de Mussolini dio lugar a escenas de euforia como esta: en Turín, unos jóvenes antifascistas arrastran un busto del Duce por la calle. Sin embargo, la Operación Roble lo liberó y lo devolvió al poder hasta abril de 1945, si bien tutelado por los nazis y solo en parte de Italia.

lado y Skorzeny por otro intentaban encontrar pistas. El Duce estuvo primero en la isla de Ponza —la Abwehr creyó tenerlo localizado en la de Elba— y luego en La Maddalena, al norte de Cerdeña, donde Skorzeny lo encontró con la ayuda del teniente Warger, que hablaba italiano (ambos disfrazados de marineros y rondando por tabernas portuarias, como en las películas de espías). Allí se planeó un primer rescate, pero en el último momento Mussolini fue trasladado de nuevo y hubo que abortar la operación.

En septiembre los alemanes tienen un golpe de suerte e interceptan una comunicación radiofónica que les desvela el paradero exacto del prisionero: el Hotel Campo Imperatore, en el macizo del Gran Sasso, en los Abruzzos, un lugar de muy difícil acceso en la montaña —solo se llegaba en funicular—, lo que convertía cualquier posible rescate en una operación muy arriesgada, si no imposible o, directamente, suicida. Mussolini se encuentra allí custodiado por doscientos *carabinieri* repartidos entre el hotel y la cercana estación de esquí de Assergi. Las órdenes, al parecer, son claras: bajo ningún concepto, entregarlo a los alemanes; antes, matarlo.

Después de analizar las distintas opciones —por tierra era imposible y los aviones no podían aterrizar en alta montaña—, se decidió que la única posibilidad era acceder a bordo de planeadores, que sí podrían tomar tierra.

PROBLEMAS DE LA VANIDAD

Dadas las características del operativo, Hitler les encargó la tarea a los paracaidistas de la Luftwaffe, dirigidos por el general Kurt Student. La planificación corrió por cuenta del comandante Harald Mors, que a la cabeza de una columna motorizada asaltaría la estación de Assergi para neutralizar a los soldados italianos y dejar incomunicado el hotel. Los planeadores volarían comandados por el teniente Otto von Berlepsch, pero, por decisión de Hitler, a la escuadrilla se sumó Skorzeny con varios miembros de las SS.

En teoría, Skorzeny era un mero observador, cuya única función consistía en hacerse cargo de la seguridad del Duce una vez liberado. Su carácter autoritario, su prepotencia típica de las SS y su afán de notoriedad, sin embargo, fueron fuente de conflictos desde el inicio. El primero se dio cuando obligó a quedarse en tierra a dos paracaidistas para poder incluir en la expedición a un corresponsal de guerra y un fotógrafo, lo cual apuntaba a una inquietante vanidad.

Mientras, la situación internacional se complicaba. Tal como temía Hitler, el gobierno de Badoglio firmó con los aliados un armisticio secreto el 3 de septiembre, que fue hecho público el día 8. Alemania invadió Italia inmediatamente por el norte, los aliados llegaron a tierra firme por el sur, desde Sicilia, y el país quedó sumido en la confusión y la guerra civil.

En el Hotel Imperatore, el cautivo Mussolini se debatía entre la depresión y la histeria. Por lo visto, su gran preocupación era que le entregasen a los aliados.

EL CARÁCTER AUTORITARIO, LA PREPOTENCIA Y EL ENORME AFÁN DE PROTAGONISMO DE SKORZENY FUERON FUENTE DE CONFLICTOS

MUSSOLINI Y LA REPÚBLICA DE SALÓ

La consecuencia más directa de la Operación Roble fue la creación de la República Social Italiana en el norte de Italia, un Estado títere dependiente de la Alemania nazi. Conocida como República de Saló —localidad de Brescia donde residía Mussolini y se reunían las autoridades del nuevo Estado—, fue proclamada el 23 de septiembre de 1943.

Curiosamente, después de su liberación, Mussolini ya no manifestó interés por ocupar el poder y solo aceptó por la intensa presión de Hitler, que amenazó con someter a Italia al mismo régimen de otros países ocupados. Y, en realidad, la nueva república cumplió estrictamente las órdenes del Reich. A partir de entonces, fueron los alemanes, por ejemplo, los que se hicieron cargo de la represión de la Resistencia italiana y de la persecución y deportación de judíos a campos de concentración.

La República de Saló obtuvo el reconocimiento de Alemania, Japón y el resto de Estados títeres del Eje, pero no lo consiguió de ningún otro país, ni siquiera de la España de Franco. Nominalmente se extendía desde el norte de Italia hasta Casino, al sur del Lacio, donde los alemanes pretendían frenar el avance aliado, pero su control efectivo era mucho más limitado y se reducía a algunas regiones del norte. Duró hasta abril de 1945, cuando Mussolini intentó huir y fue descubierto y linchado junto a su amante, Clara Petacci.



ALBUM

Arriba, tropas camufladas de la República Social Italiana (un Estado títere dependiente de la Alemania nazi) preparándose para una batida contra los partisanos en el norte de Italia.

Por eso, cuando se enteró de la firma del armisticio pensó —no muy seriamente, al parecer— en quitarse la vida. La noche anterior al rescate, el teniente Faiola —encargado de su seguridad— fue llamado con urgencia a la habitación del Duce a las tres de la madrugada y se lo encontró con una navaja de afeitar en la mano y un mínimo corte en la muñeca. Mussolini fue rápidamente disuadido de la idea, curado y mandado otra vez a la cama, a cuyo lado se quedó ya siempre alguien, no fuera a cometer alguna locura (en un curioso paralelismo histórico, su amigo Hitler también pensó en suicidarse después del fallido Putsch de Múnich de 1923 y se dejó disuadir con igual facilidad).

El 12 de septiembre se puso en marcha la Operación Roble, que incluía una originalidad más: para garantizarse la pasividad de los italianos y, sobre todo, con el objetivo de preservar la seguridad de Mussolini, los alemanes raptaron al jefe de los *carabinieri*, Fernando Soletti, a quien montaron también en uno de los planeadores para usarlo como escudo humano y hacer que, llegado el momento, se impusiera con su autoridad a los guardias.

LAS AMETRALLADORAS, EN EL DESVAN

Nueve de los diez planeadores aterrizaron frente al hotel sin gran dificultad —solo uno tuvo un pequeño accidente sin mayores consecuencias— y de ellos bajaron noventa hombres que se lanzaron a tomar el edificio. Es entonces cuando tiene lugar uno de los grandes misterios de la operación: los guardias italianos que supuestamente debían matar a Mussolini lo entregaron sin oponer la menor resistencia, incluso de buena gana. Es posible que fuera el efecto sorpresa, que funcionara el recurso de llevar en primera línea de fuego al general Soletti o que hubiera un cambio de órdenes —ha habido especulaciones para todos los gustos—, pero el rescate se llevó a cabo con éxito, en menos de una hora, sin víctimas y sin necesidad de disparar un solo tiro. Es más, las dos ametralladoras que tenían que estar en el tejado del hotel para hacerlo inexpugnable se encontraban guardadas bajo llave. ¿Por qué? Nadie ha sido capaz de explicarlo.

También, en contra de lo previsto, el aparato de Skorzeny consiguió aterrizar el primero (según Mors, Skorzeny obligó al piloto a bajar en picado para llegar antes que los demás y provocó así el accidente del otro planeador). Esto le permitió tomar la iniciativa, entrar en el hotel y presentarse como el rescatador de Mussolini, tanto en el momento como para la posteridad. Fue entonces cuando el Duce pronunció unas palabras que quedaron para la Historia: «¡Sabía que el Führer no me abandonaría!».

PROPAGANDA Y REALIDAD

A la liberación siguió la pacífica entrega de armas de los soldados italianos, y una sesión de fotos en las que tanto el Duce como sus salvadores y guardianes posan sonrientes y relajados. Luego, aterrizó una avioneta que se llevaría a Mussolini a ver al Führer. Una vez más, no entraba en los planes que Skorzeny les acompañase —el piloto se negaba debido al sobrepeso—, pero este se impuso con amenazas (según testigos presenciales, ello dio lugar a un despegue de altísimo riesgo, salvado por la gran pericia del piloto).

EL APARATO DE SKORZENY CONSIGUIÓ ATERRIZAR EL PRIMERO Y ESTO LE PERMITIÓ PRESENTARSE COMO EL RESCATADOR



Sobre estas líneas, los paracaidistas de la Luftwaffe que, acompañados por Skorzeny y algunos miembros de las SS (noventa hombres en total, a bordo de diez planeadores), rescataron a Mussolini de su encierro en los Abruzzos, en septiembre de 1943.

La Operación Roble fue publicitada hasta el agotamiento por el Tercer Reich. Goebbels y Himmler sacaron de ella gran partido y, con la bendición de Hitler, le atribuyeron todo el mérito a las SS y a Skorzeny, de quien se empezó a repetir con cansina insistencia que era «el hombre más peligroso de Europa». Tanto bombo provocó la indignación de los demás participantes, sobre todo porque Skorzeny no paraba de hablar en público y de glosar una hazaña en la que él mismo aparecía siempre como único protagonista. Ya harto, acabada la guerra, el verdadero responsable de la misión, Harald Mors, escribió un informe para los servicios secretos americanos en el que desmentía todo lo que había contado su compañero de armas y ponía las cosas en su sitio. ■

GETTY

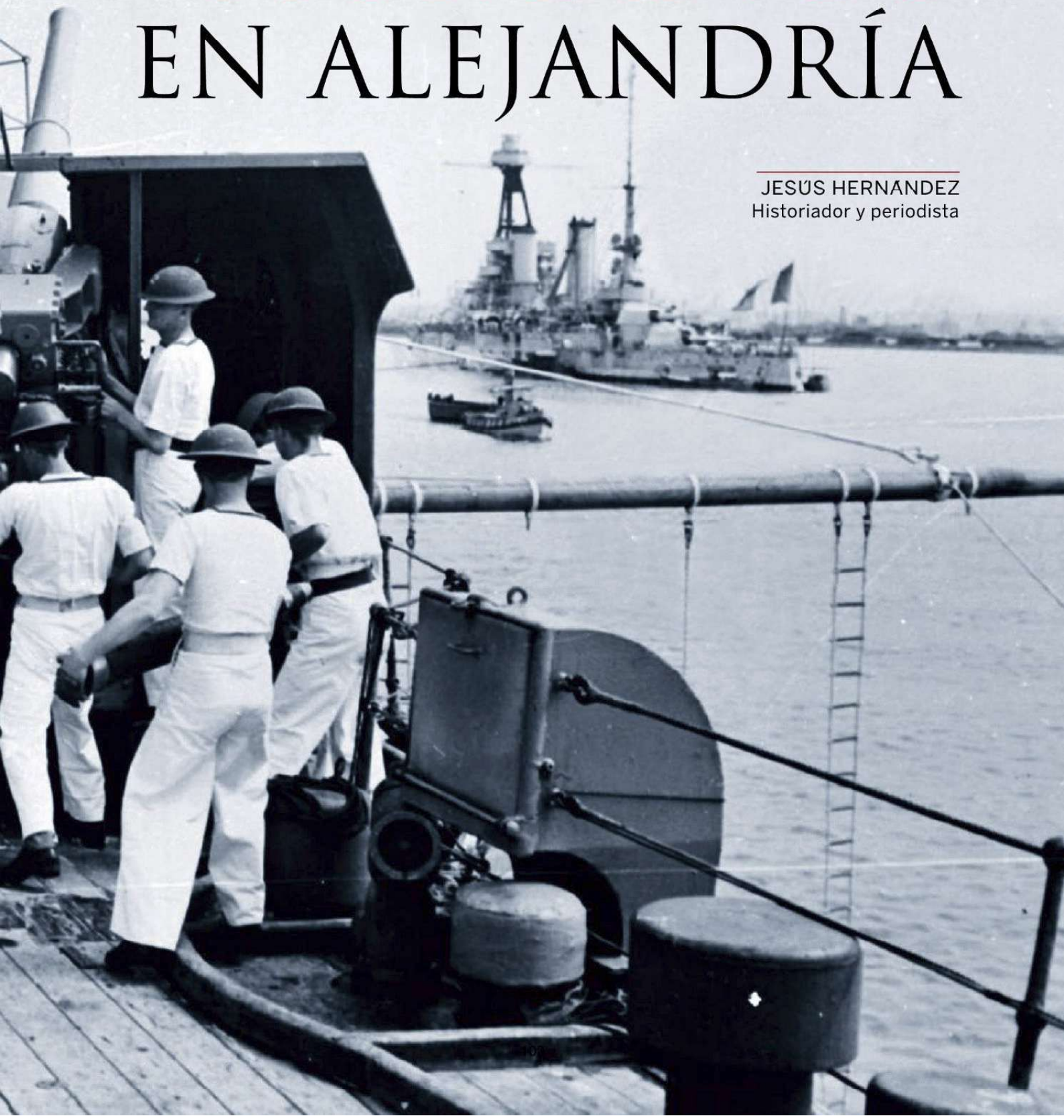
El papel de la Royal Navy fue vital en la Segunda Guerra Mundial: protegió las líneas de tráfico marítimo que permitían a los aliados luchar en lugares lejanos como el norte de África, el Mediterráneo y Extremo Oriente. En la foto, artilleros ingleses cargan cañones en el puerto egipcio de Alejandría.



OPERACIÓN ITALIANA EN EL MEDITERRÁNEO

TORPEDOS HUMANOS EN ALEJANDRÍA

JESÚS HERNÁNDEZ
Historiador y periodista

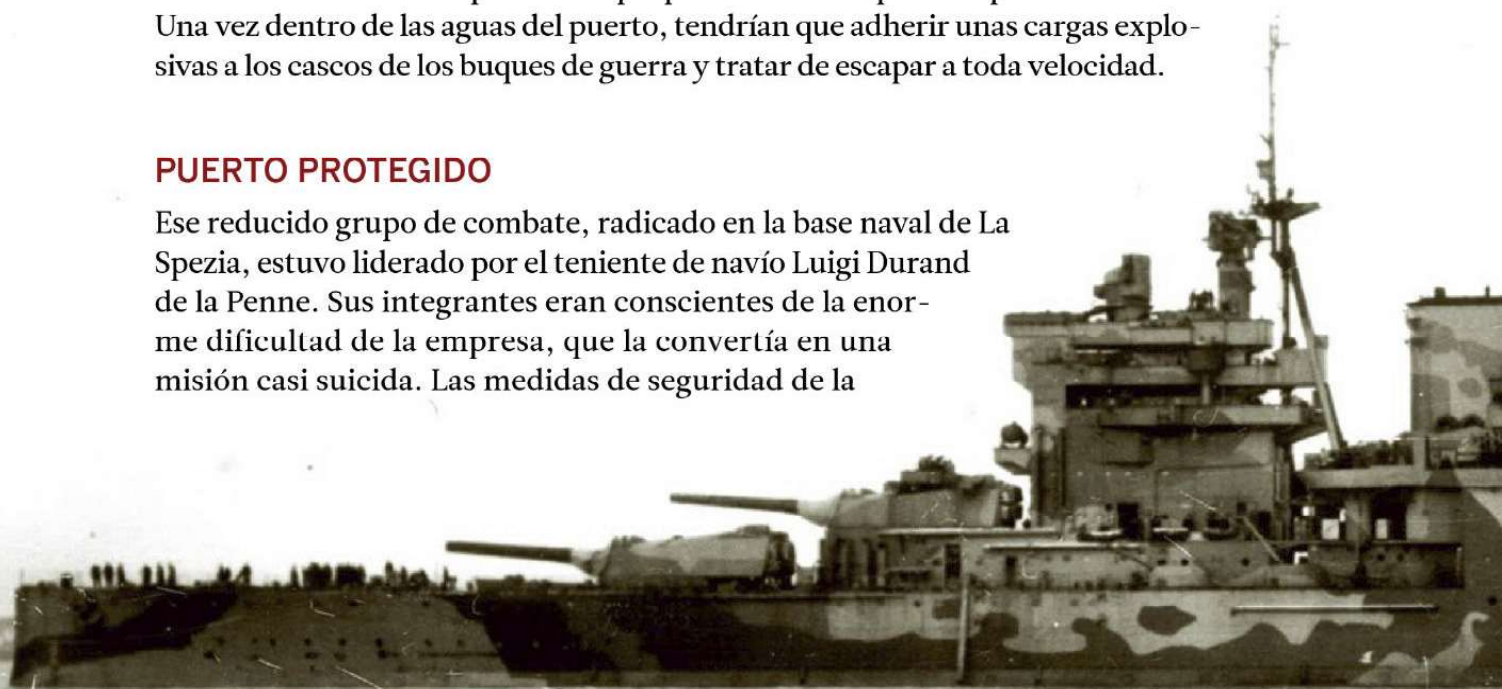


A lo largo de la Segunda Guerra Mundial, las tropas italianas no demostraron ser especialmente valerosas. Inmersos en una contienda con la que no se sentían identificados, y dirigidos por mandos ineficaces, los soldados transalpinos eran víctimas fáciles de la desmoralización, por lo que fueron habituales las rendiciones masivas en cuanto venían mal dadas.

Sin embargo, hubo media docena de hombres que demostraron que los italianos eran capaces de llevar a cabo misiones para las que era necesario poseer un gran valor. Esa acción concreta tuvo como diana la flota británica en el Mediterráneo, que en 1941 se dedicaba a atacar a los convoyes italogermanos que abastecían al Afrika Korps del general Erwin Rommel. El objetivo de la misión era penetrar en el puerto egipcio de Alejandría, en el que los británicos tenían ancladas las unidades más valiosas de la Royal Navy, como, por ejemplo, los acorazados Queen Elizabeth y Valiant. Para ello debían utilizar unos torpedos autopropulsados con capacidad para dos hombres. Una vez dentro de las aguas del puerto, tendrían que adherir unas cargas explosivas a los cascos de los buques de guerra y tratar de escapar a toda velocidad.

PUERTO PROTEGIDO

Ese reducido grupo de combate, radicado en la base naval de La Spezia, estuvo liderado por el teniente de navío Luigi Durand de la Penne. Sus integrantes eran conscientes de la enorme dificultad de la empresa, que la convertía en una misión casi suicida. Las medidas de seguridad de la



AUNQUE LOGRARAN ENTRAR Y MINAR LOS BARCOS, **LAS POSIBILIDADES DE HUIR** SANOS Y SALVOS ERAN REMOTAS

base naval para evitar incursiones enemigas hacían que esta fuera prácticamente inexpugnable. Para protegerla se había minado una amplia zona alrededor de la bocana del puerto y se habían instalado cables con sistemas automáticos de alarma. El pasillo de acceso al puerto era de apenas doscientos metros de ancho y estaba bloqueado por tres tupidas redes de cable metálico. Lanchas rápidas patrullaban día y noche junto a la entrada, y a intervalos regulares lanzaban cargas de profundidad. Además, había torres de observación y reflectores que rastreaban la superficie del agua toda la noche. Aun en el caso de que los incursores lograsen entrar y minar los barcos, las posibilidades de huir sanos y salvos eran remotas. Pero nada de eso arredraba al teniente De la Penne y sus hombres, decididos a cumplir con su arriesgada misión.

Un submarino debía llevarlos desde Italia hasta las proximidades del puerto de Alejandría. Allí embarcarían por parejas en los tres torpedos y emprenderían rumbo hacia el objetivo, navegando medio sumergidos. En caso de peligro, podían acabar de sumergirse en pocos segundos. Una vez llegados a la entrada del puerto, debían superar los obstáculos hasta llegar



Mientras se encontraba atracado en el puerto de Alejandría, el acorazado Queen Elizabeth fue parcialmente hundido por las minas magnéticas que habían pegado al casco del barco los intrépidos buzos italianos.

GETTY

TRAS SER CAPTURADOS, DE LA PENNE Y SU COMPAÑERO NO REVELARON EL LUGAR EN EL QUE SE ENCONTRABA EL TORPEDO

a los barcos. La cabeza explosiva se dejaba junto al buque a hundir y se activaba una espoleta de tiempo. Los submarinistas tendrían entonces que tratar de ponerse a salvo llegando a tierra en el torpedo, para que más tarde pudieran ser rescatados en la costa por un submarino que los estaría esperando.

OPERACION EN MARCHA

La misión fue planificada al detalle. Se construyó una maqueta del puerto con los datos suministrados por las cartas marinas y las fotografías obtenidas por los aviones de observación, incluyendo los dispositivos de seguridad y los obstáculos submarinos. También se analizaron las características de los barcos a hundir, y se contó con informes meteorológicos e hidrográficos de la zona. Por una vez, la proverbial improvisación latina sería abandonada en favor de una planificación exhaustiva, más propia de sus aliados germanos.

El submarino Scire, con el grupo de combate y los tres torpedos, zarpó el 14 de diciembre de 1941 y llegó a las proximidades del puerto de Alejandría cuatro días después. A las 20:00 horas del 18 de diciembre, con el mar en calma, los hombres subieron a los torpedos y se dirigieron a la base. Comprobaron que una triple red de acero protegía el acceso y que no era posible franquearla por arriba ni por abajo. Pero entrar acabaría resultando inesperadamente sencillo: a medianoche vieron cómo las redes se abrían para dejar entrar en el puerto a un mercante y tres destructores; los italianos se limitaron a colocarse a rebufo de las naves, logrando así penetrar en la base naval sin ser descubiertos.

Una vez dentro, los torpedos se separaron y cada uno fue a buscar su objetivo. El teniente De la Penne se dirigió hacia el Valiant, otro fue a por el Queen Elizabeth y el tercero a por un petrolero, el Sagona. El torpedo de De la Penne se quedó enredado en un cable junto al Valiant, por lo que, después de activar la espoleta, ambos emergieron a la superficie y fueron inmediatamente descubiertos y capturados. A continuación, los subieron al barco para interrogarlos, pero no abrieron la boca pese a que el torpedo iba a hacer explosión en apenas unas horas.

La pareja que debía hundir el Queen Elizabeth tuvo más suerte. Dejaron la cabeza explosiva junto al casco y prosiguieron en el torpedo hasta un muelle comercial. Allí lo hundieron, salieron a tierra y abandonaron el recinto portuario sin ningún contratiempo. Los miembros del tercer grupo colocaron su carga en el petrolero y se trasladaron también a tierra, pero en este caso, al disponerse a salir del puerto, fueron apresados por los centinelas.

A pesar de que De la Penne y su compañero se encontraban confinados en el Valiant, no revelaron el punto en el que se encontraba el torpedo, aunque el teniente alertaría de la explosión diez minutos antes para que se pudiese salvar la tripulación. A las 6:05 horas el buque estalló, quedando escorado a babor. Instantes después, estalló también la carga explosiva adosada al Queen Elizabeth, que se hundió de proa.

MAIALE, EL CERDO SUBMARINO

El instrumento utilizado para la incursión en el puerto de Alejandría fue un torpedo de cinco metros y medio de largo y tan solo medio metro de diámetro, con una dotación de dos hombres. Este ingenio fue bautizado durante su desarrollo con el nombre de *Maiale* (cerdo, en italiano), tras producirse una anécdota: en un ensayo, los tripulantes se fueron al fondo con el torpedo y uno de ellos, al emerger, descargó su frustración refiriéndose de ese despectivo modo al artefacto. A partir de entonces, estos torpedos serían conocidos con ese nombre, que incluso fue utilizado para denominar a sus tripulantes.

El *Maiale* estaba impulsado por un motor eléctrico silencioso y se desplazaba a una velocidad de 4 km/h. Tenía una autonomía de 16 km y podía navegar sumergido hasta unos treinta metros de profundidad. La parte media del torpedo era una cámara estabilizadora que permitía sumergirlo o hacerlo emerger. La parte anterior era desmontable: una cabeza explosiva de 300 kg, que se podía sujetar a cualquier lugar mediante un cable que se pasaba por una anilla.

Los tripulantes llevaban sobre el traje de buzo un aparato Davis, un dispositivo respirador patentado en Gran Bretaña y construido en Italia que permitía una inmersión de hasta seis horas. Para transportar el torpedo al lugar de la acción se utilizaban contenedores estancos, asegurados a la cubierta de un submarino.



Hoy en día se conservan y exhiben varios ejemplares de los *Maiale* utilizados en esta misión. En la fotografía de arriba vemos uno de ellos en Taormina, Sicilia.



GETTY

Sobre estas líneas, fotografía de Luigi Durand de la Penne. Este famoso buzo que sirvió en la Regia Marina durante la Segunda Guerra Mundial, realizó junto a sus compañeros una de las misiones militares más arriesgadas de la Historia, la de los torpedos humanos.

LA MISIÓN HABÍA RESULTADO UN ÉXITO TOTAL: LOS DOS ACORAZADOS SE HALLABAN SERIAMENTE AVERIADOS

Una tercera explosión sacudió al petrolero Sagona, que acabaría posándose sobre el fondo del puerto. Asimismo, el destructor Jervis, que se encontraba junto a dicho petrolero repostando combustible, sufrió también daños de consideración.

EL ERROR DE MUSSOLINI

Contra todo pronóstico, la misión había resultado un éxito total. Las fotografías tomadas al día siguiente por aviones de reconocimiento italianos revelaron que los dos acorazados se hallaban seriamente averiados. Sin la competencia de esos dos buques, los potentes cruceros italianos hubieran podido imponer su ley en el Mediterráneo oriental protegiendo a los barcos que abastecían a las tropas que combatían en el norte de África. Pero, sorprendentemente, Mussolini afirmó que los buques no habían sufrido daños importantes, ignorando la opinión de los especialistas. Y como el Duce siempre tenía razón, la flota italiana permaneció anclada.

El Queen Elizabeth, incapacitado para hacerse a la mar, se limitaría a cumplir funciones de índole representativa en la base de Alejandría durante su forzoso periodo de inactividad, mientras que el Valiant, aún más dañado, tuvo que permanecer varios meses en reparación. Y los italianos no pudieron aprovechar estas notables ausencias por culpa de la absurda intromisión de Mussolini.

Con cuatro meses de retraso, en marzo de 1942, Churchill informó al Parlamento británico, en sesión privada, de lo ocurrido a los dos acorazados. Para referirse al ataque protagonizado por aquellos valientes italianos, Churchill lo calificaría de «ejemplo nada común de valor y habilidad». En cuanto a la suerte que corrieron los miembros del grupo de combate, De la Penne y su compañero sobrevivieron a la explosión del Valiant y los dos submarinistas que habían logrado salir del puerto serían detenidos posteriormente por la policía egipcia, tras despertar sospechas por tratar de pagar con billetes ingleses que no eran válidos en Egipto.

TENIENTE CONDECORADO

Curiosamente, una vez concluido el armisticio con Italia en 1943, los aliados convencieron a De la Penne para que pusiera su valor y experiencia al servicio de la causa aliada. El teniente aceptó, incorporándose a un grupo de combate italiano que conseguiría impedir que los alemanes, en su retirada, destruyesen la base naval de La Spezia.

En 1945, Luigi Durand de la Penne fue distinguido con la Medalla de Oro, suprema condecoración de la Marina de guerra italiana. A la ceremonia asistió el que había sido comandante del Valiant, el vicealmirante Charles Morgan, que tuvo el honor de prender la condecoración en el pecho de De la Penne, reconociendo así oficialmente el extraordinario valor demostrado por él y sus compañeros en aquella arriesgada misión. ■



TOPHAM PICTUREPOINT

En 1942, los marines británicos se entrenaron en kayaks para transportar minas y colocarlas en los barcos enemigos.

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



OPERACIÓN FRANKTON



MARIO VALCARCEL
Periodista e historiador

CUANDO LOS MARINES LLEGARON EN
KAYAKS

L levaban meses preparándose. Primero en el océano, en Portsmouth, y luego en la base escocesa de submarinos Holy Loch, en la que un kayak especialmente diseñado para la misión estaba siendo sometido a distintas pruebas en condiciones atmosféricas diversas. Pero, el 30 de noviembre de 1942, el entrenamiento de los 12 hombres escogidos entre los infantes de Marina británicos llegó a su fin. Ahora se encontraban sentados en el submarino HMS Tuna esperando a su comandante, el experimentado Herbert Hasler, que había planeado la misión denominada Operación Frankton e iba a develarles toda la información que hasta entonces había sido secreta.

«El momento ha llegado», dijo Hasler. «Hasta ahora no he podido decíroslo, pero la operación ya está en marcha. Vamos a hacer el trabajo para el que hemos estado entrenándonos los últimos cuatro meses. Os he escogido porque tengo confianza en vosotros».

Se hizo un completo silencio. Los marines recibieron con inquietud la noticia de una misión que podía costarles la vida; ni siquiera habían podido despedirse de sus seres queridos. No obstante, la ansiedad se transformó en entusiasmo cuando Hasler empezó a explicar el plan en la pizarra. Se trataba de llegar al puerto de Burdeos en kayak y hundir tantos barcos mercantes alemanes como fuera posible. El comandante dibujó un mapa del estuario de Gironda, al suroeste de Francia, y les informó de que el submarino les dejaría a 16 kilómetros al sur de ese punto. Habría que subir en kayak por la costa hasta llegar al estuario y, a partir de allí, deberían recorrer una distancia de más de 100 kilómetros.

Este viaje lo harían siempre de noche y, cuando aparecieran los primeros rayos de sol, deberían desembarcar y refugiarse en tierra. Hasler les enseñó fotografías aéreas de la zona. En La Gironda la marea era fuerte y solo podrían remar cuando la corriente fuera desde el mar hacia Burdeos; cada trayecto nocturno debía planearse con cuidado. El ataque tendría lugar en la segunda semana de diciembre, con luna nueva, lo que les daría más posibilidades de pasar inadvertidos.

Hasler explicó que, por desgracia, la luz de la luna sería el menor de los problemas. Los alemanes vigilaban la costa con focos y había además seis dragaminas, dos arrastreros armados y un gran número de buques torpederos que patrullaban constantemente el estuario. Había que contar también con las baterías de tierra y las estaciones de radar, además de con el riesgo de que los detectasen desde el aire, ya que en la zona ocupada por los alemanes había tres bases aéreas.

«O sea que debéis mantener los ojos y los oídos muy abiertos y permanecer escondidos durante el día», insistió Hasler.

Entonces el sargento Samuel Wallace preguntó lo que todos tenían en mente: «¿Y cómo volveremos, señor?».

«Caminando», respondió Hasler, y les explicó que el submarino no podría esperarles. Una vez que las minas hubieran explotado en Burdeos, los alemanes peinarían tanto los márgenes del río como el océano, por lo que habría que escapar por tierra.

**TENDRÍAN QUE SUBIR EN KAYAK POR LA
COSTA HASTA LLEGAR AL ESTUARIO Y, A
PARTIR DE ALLÍ, RECORRER MÁS DE 100 KM**



ASC

Los kayaks eran sacados del submarino a través de la escotilla de los torpedos. Arriba, izda., el HMS Tuna cuya tripulación conocía bien las aguas del oeste de Francia por operaciones anteriores.

ASC

AL PASAR POR LA ESCOTILLA, UNO DE LOS KAYAKS SE ENGANCHÓ EN UN BORDE FILOSO Y LA LONA QUEDÓ DESTROZADA

El objetivo era llegar a España y, desde allí, volver a Inglaterra. Hasler les dijo que cada uno recibiría un «kit de huida» y que tendrían que caminar hasta un pueblo llamado Ruffec, donde la Resistencia francesa estaría esperando para prestarles ayuda.

DOS TUVIERON QUE REGRESAR

La mañana del 6 de diciembre, el submarino HMS Tuna se aproximó a la costa francesa después de un viaje de seis días en el que la mayoría de los hombres se marearon y sufrieron de claustrofobia debido a la falta de espacio y aire. La noticia de que aún no podrían salir a la superficie provocó una gran decepción, pero el capitán juzgó que había demasiados pesqueros en la zona. Además, tampoco era capaz de determinar la posición exacta en la que se encontraban.

Al anochecer del día siguiente, Hasler dio por fin luz verde. Los hombres prepararon los kayaks, se vistieron con la ropa especial que llevarían durante la misión y se embadurnaron la cara con pintura de camuflaje.

El HMS Tuna salió a la superficie a las 19:30. El comandante del submarino fue el primer hombre en subir al puente, donde el aire frío le golpeó inmediatamente en el rostro. Desde allí se comunicó con la sala de control y dio orden de subir los

COMANDANTE HERBERT HASLER



ASC

Hasler era hijo de un teniente, por lo que escoger la carrera militar y convertirse en oficial fue para él la opción más lógica. En 1940 fue enviado a Narvik para apoyar a la

Legión Extranjera en la campaña aliada del norte de Noruega, lo que le valió condecoraciones tanto francesas como británicas. Hasler debía recibir la Cruz Victoria por la Operación Frankton, pero al final no se le concedió porque el resultado no fue el que se esperaba.

MARINE BILL SPARKS



ASC

El marine Bill Sparks se apuntó a la Operación Frankton porque quería vengar a su hermano Benny, muerto durante un ataque alemán con torpedos. Al final

de la misión, Sparks llegó a Gibraltar, pero allí nadie pudo confirmar la veracidad de lo que contaba y fue detenido. De vuelta a Inglaterra, consiguió convencer a las autoridades de su papel en la operación y, ese mismo año, recibió una medalla.



Los kayaks se deslizaron silenciosa y ordenadamente por un mar a una temperatura a punto de congelación, pero el ejercicio físico hizo que los hombres entraran rápidamente en calor.

kayaks. A continuación, se abrió una escotilla y empezaron a aparecer los soldados con sus embarcaciones. Fue entonces cuando tuvo lugar el primer incidente: al pasar por la escotilla, uno de los kayaks se enganchó en un borde filoso y la lona que lo recubría quedó destrozada.

«Me temo que no podéis venir. Vuestra misión queda suspendida. Tendréis que volver a casa en el submarino», les dijo Hasler a los dos soldados. Uno de ellos rompió a llorar por la frustración.

Hasler contó los cinco kayaks que quedaban y cogió el suyo, que compartiría con el marine Bill Sparks. A las 20:20 estaban todos en el agua y Hasler saludó a la tripulación antes de partir hacia la costa.

Los kayaks se deslizaron silenciosa y ordenadamente por un mar en el que la temperatura se aproximaba al punto de congelación. Aun así, el ejercicio físico hizo que los hombres entraran rápidamente en calor, algo que también les sirvió para relajar los músculos después de varios días encerrados en la estrechez del submarino.

DESAPARECEN DOS MARINES

Según se aproximaban a tierra, los hombres se vieron sorprendidos por una corriente de marea que produjo enormes olas. Hasler fue el primero en conducir su kayak hacia aguas más tranquilas y, uno tras otro, los demás fueron apareciendo. Una vez juntos, sin embargo, se vio que el sargento Samuel Wallace y el marine Robert Ewart no estaban. Los kayaks volvieron a desplegarse para intentar encontrarlos, pero no hubo forma.

Ante esta situación, Hasler argumentó que no tenían por qué estar necesariamente en peligro. Todos llevaban flotadores y, si les era posible, seguirían adelante solos con el plan. Consciente de que no podía hacer más, dio la orden de continuar. Entonces una nueva serie de olas, más violenta incluso que la anterior, cayó en cascada sobre las embarcaciones. Los hombres tuvieron que recurrir a todas sus reservas de fuerza para mantener el control de los kayaks y salir de aquella vorágine. Uno de los kayaks volcó y arrojó al cabo Sheard y al marine Moffat al agua helada. Puesto que las embarcaciones eran demasiado frágiles para admitir más pasajeros, estos tuvieron que agarrarse a una cuerda y dejarse arrastrar. El problema era que el peso reducía



demasiado la velocidad de los kayaks, por lo que, después de un rato, Hasler se volvió hacia los soldados que se encontraban medio congelados en el agua y les dijo: «Lo siento, pero os tenemos que dejar. A partir de ahora tendréis que seguir a nado». Sheard, azul por el frío, respondió: «Está bien, señor. Lo entiendo. Gracias por traernos hasta aquí». Entonces los soldados soltaron las cuerdas y empezaron a bracear. La Operación Frankton había quedado reducida a un total de seis hombres en tres kayaks.

A MERCED DE LOS PESCADORES

El inesperado encuentro con la corriente de marea no solo había desbaratado las previsiones de Hasler, sino que les había acercado peligrosamente al puerto de Le Verdon, donde había cuatro patrulleras alemanas. Tendrían que intentar pasar uno a uno sin ser vistos. Los primeros dos consiguieron atravesar la zona de peligro y entrar en el estuario, donde se detuvieron a esperar a los demás en un lugar seguro. Pero el último kayak nunca apareció.

A pesar de esta nueva pérdida, había que seguir adelante porque el sol estaba a punto de salir y el tiempo apremiaba. Los dos equipos empezaron a buscar un escondite. A las 6:30 intentaron desembarcar, pero no les fue posible debido a que un grupo de troncos medio sumergidos se interponía en su camino.

Una hora más tarde, encontraron un lugar adecuado y subieron a la playa. Habían remado durante 11 horas y recorrido 41 kilómetros solo con una ración de galletas y dulces. Estaban empapados, congelados y exhaustos. A esas alturas, la operación había perdido ya a las dos terceras partes de sus miembros, por lo que el éxito dependía exclusivamente de las últimas dos parejas. Los hombres escondieron las embarcaciones y camuflaron el equipo. Estaban a punto de entregarse a un merecido descanso, cuando les sobresaltó el paso de una barca llena de lugareños, seguramente pescadores del vecino pueblo de Saint-Vivien. De pronto la barca viró hacia tierra y enfiló directamente hacia donde se encontraban. Al

UNA COMPATRIOTA LES AYUDO A HUIR DE FRANCIA

Gracias a Mary Lindell (alias Marie Claire, por la revista del mismo nombre), Hasler y Sparks lograron huir de la Francia ocupada y cruzar a España. Durante su huida de Francia, Hasler y Sparks recibieron la ayuda de la británica Mary Lindell, que actuaba con el nombre en clave de Marie Claire. Lindell llevaba viviendo varios años en Francia cuando, en 1940, empezó a ayudar a soldados aliados —incluyendo pilotos de aviones derribados— a huir del país. Disfrazada de enfermera, los conducía hasta una zona libre de alemanes en el sudeste francés, donde la llamada red Pat O’Leary les hacía pasar a la neutral España.

Para eso, la red utilizaba diversas rutas, algunas a través de los Pirineos y otras por barco hasta Gibraltar. Estos buques transportaban agentes hasta Francia y evacuaban soldados refugiados en el viaje de vuelta. Hasler y Sparks cruzaron los Pirineos, pero la huida se detuvo porque dos de las rutas habían sido descubiertas y tuvieron que esperar a que se encontrase una nueva.

A finales de 1943, Mary Lindell fue detenida e internada en el campo de concentración de Ravensbrück, de donde luego la liberó la Cruz Roja. Llegó a Malmö en abril del año 1945.

mismo tiempo, llegó también el sonido de un grupo de mujeres que habían encendido un pequeño fuego a menos de 15 metros. Los pescadores desembarcaron y fueron a reunirse con sus familias. Era evidente que les habían visto, por lo que Hasler decidió tomar la iniciativa y presentarse como soldado británico. En un francés chapucero, les pidió que no revelaran a nadie su presencia. Los franceses se mostraron escépticos y nerviosos. No tenían ni idea de si aquel extraño estaba diciendo la verdad. ¿Quién podía ser? ¿Acaso había soldados ingleses en Francia?

«No prometemos nada, señor. Ya lo decidiremos, pero no prometemos nada», dijo uno de ellos.

Hasler no pudo conseguir más, por lo que volvió a esconderse. Los franceses les dieron un poco de pan y se marcharon. Luego los marines comieron y durmieron por turnos, pero Hasler seguía preocupado por la posibilidad de que les delataran. Además, se oían ruidos de hombres trabajando cerca, por lo que pensó que los ale-



Mary Lindell conversa con un antiguo resistente francés después de la guerra.

ASC/KEystone

manes podían aparecer en cualquier momento. Aun así, los británicos no perdieron la confianza y siguieron viaje río arriba.

LA ELECCION DE LOS BARCOS

El 10 de diciembre, los cuatro se escondieron en un bosque de juncos en el que permanecieron toda la noche y el día siguiente. Hasler repasó el plan de ataque y les pidió a sus hombres que programaran las minas para que estallasen a las nueve horas de ser colocadas. La noche del día 11, a las 21:15, se desearon buena suerte, echaron los kayaks al agua y se separaron.

Después de una hora y media, Hasler y Sparks se acercaron al objetivo. En el puerto se veían buques anclados con las luces encendidas. Eso fue suficiente para que se les quitara todo el cansancio. Se pusieron los pasamontañas y empezaron a remar en busca del objetivo perfecto.

La primera elección recayó sobre un enorme carguero. Sparks acercó el kayak al buque y Hasler colocó la primera mina metálica por debajo de la línea de flotación utilizando una larga vara. Luego le pasó la vara a Sparks y este colocó otras dos minas. Después siguieron avanzando y llegaron hasta otros dos barcos, situados juntos. El primero no era identificable, pero el otro era una patrullera alemana: el blanco perfecto.

Les quedaba poco tiempo y Hasler decidió colocar dos minas en la patrullera. Justo cuando estaban acabando, oyeron el ruido de unas botas con puntera metálica en la cubierta del barco y la luz de una linterna barrió el agua muy cerca de donde se encontraban. Por lo visto, uno de los guardias de la patrullera había sospechado algo. Hasler y Sparks remaron cuidadosamente y dejaron que la corriente los alejase de allí.

EN LA MISION SE PERDIERON OCHO VIDAS

La mayoría de los que participaron nunca volvieron a Inglaterra. Unos se ahogaron y otros fueron ejecutados por los alemanes. De los diez que se montaron en los kayaks, Hasler y Sparks fueron los únicos supervivientes. Solo conocieron la suerte de los demás después de la guerra.

- Samuel Wallace y Robert Ewart desaparecieron la primera noche y, al día siguiente, cayeron en manos de los alemanes. Fueron interrogados, pero no traicionaron a sus compañeros y fueron ejecutados.
- G.J. Sheard y David Moffat naufragaron la primera tarde y el grupo siguió sin ellos. Ambos se ahogaron en el estuario de Gironde. El cuerpo de Moffat fue encontrado el 14 de diciembre de 1943; el de Sheard nunca apareció.
- Jack MacKinnon y James Conway se encontraban lejos de los demás en el estuario de Gironde. Después de cuatro días huyendo, fueron arrestados. Los alemanes los ejecutaron en París en marzo de 1943.
- Albert F. Laver y William Mills hundieron dos barcos, pero fueron hechos prisioneros dos días más tarde. La fecha de su ejecución por sabotaje se desconoce.



Los kayaks tenían el suelo plano para que se los pudiera arrastrar con mayor facilidad a tierra cuando estaban completamente cargados.

Luego colocaron las tres últimas minas en un carguero y un buque cisterna que estaban anclados uno a continuación del otro. Ahora, sin el peso de los explosivos, el kayak era muy fácil de manejar. Antes de abandonar el puerto, el comandante se dio la vuelta y le estrechó la mano a su compañero.

UNA LARGA HUIDA

Hasler y Sparks esperaron río abajo hasta que de pronto oyeron un sonido por detrás de ellos y vieron que otro kayak salía de la oscuridad. Eran Laver y Mills, que habían conseguido colocar cinco minas en dos buques.

Los dos kayaks navegaron juntos hasta las 06:00, cuando Hasler dijo que debían desembarcar y seguir camino a España por separado. Pocas horas después, explotaron las minas. Varios navíos sufrieron graves daños, que requirieron importantes trabajos de reparación. Hitler se mostró furioso y pidió explicaciones sobre cómo había sido posible un sabotaje de esas características.

Pero, dos días más tarde, todo se torció para Mills y Laver. Cuando se encontraban a 30 kilómetros hacia el interior, fueron detenidos por una patrulla alemana; luego serían ejecutados.

Hasler y Sparks tuvieron más suerte. Al cabo de seis días, establecieron contacto con los franceses, que les ayudaron a llegar hasta Lyon. En marzo continuaron hasta Marsella y desde allí, agotados y sin ropa apropiada, iniciaron una ruta a través de los Pirineos que les condujo a la neutral España. Al final, consiguieron llegar hasta Gibraltar.

Un mes más tarde, Hasler y Sparks regresaron a Inglaterra como los únicos supervivientes de la Operación Frankton. ■

GETTY Las tropas británicas y las fuerzas aliadas de varios países habían sido expulsadas de Creta después de la batalla de mayo de 1941, pero un grupo de Operaciones Especiales regresó a la isla tres años después con una misión: secuestrar al gobernador militar alemán, Heinrich Kreipe, que acababa de sustituir al anterior (en la foto, tras ser capturado).



LA CAPTURA
DE UN NAZI EN GRECIA

EM BOS CA DA AL ATARDECER

JANIRE RAMILA
Periodista y escritora

Para el soldado alemán no hay imposibles!», exclamó un Hitler exultante el 4 de mayo de 1941 ante el Reichstag. Y no era para menos, porque, amparándose en la *Blitzkrieg* o guerra relámpago, las tropas nazis habían ocupado las principales capitales europeas en un tiempo récord, a excepción de Londres, que había logrado resistir al intento de invasión. Era un importante fracaso para el nazismo, que no evitó otras fulgurantes victorias; entre ellas, la conquista de Yugoslavia. «Barreré a conciencia los Balcanes», había dicho el Führer. Y así fue, en efecto.

El ataque a Yugoslavia y Grecia comenzó el 6 de abril de 1941, y para el día 9 la esvástica ya ondeaba en la ciudad de Salónica. Cuatro días más tarde el ejército yugoslavo capitulaba, el 23 hacía lo propio el griego y el 26 los alemanes alcanzaban Corinto. Grecia había caído y los soldados británicos solo pudieron abandonar el país, propiciando la toma de Creta por los paracaidistas alemanes el 20 de mayo, dentro de la Operación Mercurio.

CRETA, BASTION CLAVE

Fueron días de gloria, en los que Hitler incluso soñó con extender sus dominios al Próximo Oriente y aislar energéticamente a Inglaterra con la toma de los campos petrolíferos. Pero los aliados aprendieron rápidamente de sus derrotas y para comienzos de 1944 el sueño ya se había desvanecido.



De izquierda a derecha, los oficiales británicos Moss y Leigh Fermor, con ayuda del griego Manolis Paterakis. La estrategia de la operación fue diseñada por los tres.

CRETA SE CONFIGURABA COMO UN BASTIÓN CLAVE PARA CONTINUAR CON EL AVANCE ALIADO DESDE EL SUR

En el Pacífico los norteamericanos habían logrado desembarcar en las islas Marshall, arrinconando así a los japoneses en Birmania. En el Frente del Este, los soviéticos recuperaban Ucrania, Bielorrusia y Crimea y penetraban además en territorio polaco. Y en Italia se disputaban sangrientas refriegas, como las de Montecasino y Anzio, que terminarían por expulsar a los alemanes de Roma.

En esta tesitura, Creta se configuraba como un bastión clave para continuar con el avance aliado desde el sur, por lo que su liberación del yugo nazi se convirtió en una prioridad para el gobierno británico.

Dentro de este objetivo, a comienzos de ese año de 1944 comenzó a diseñarse un plan para secuestrar al general Friedrich Wilhelm Müller, a la sazón gobernador militar de la isla de Creta, a la cual había sometido con tremenda crudeza hasta merecer el calificativo de «Carnicero de Creta».

El diseño del plan corrió a cargo del mayor Patrick Leigh Fermor y del capitán William Stanley Moss, ambos pertenecientes a la SOE (Dirección de Operaciones Especiales, en sus siglas inglesas). Creada por Churchill el 22 de julio de 1940, la SOE no era sino el organismo encargado de formar y dirigir a los comandos ingleses, militares de élite entrenados para sabotear, espiar y hostigar al enemigo dentro de sus líneas.

Su máximo representante era el coronel Robert Laycock, entonces jefe de los comandos en el norte de África, Creta, Sicilia e Italia. Fermor y Moss le presentaron un plan aparentemente sencillo: secuestrar al general nazi y trasladarlo hasta Egipto. Pero solo era aparentemente sencillo, porque la misión entrañaba adentrarse en terreno hostil con la mera ayuda de los partisanos locales y trasladar al rehén hasta la costa a pie, atravesando múltiples controles militares. Y todo, intentando no derramar ni una gota de sangre.

CAMBIO DE OBJETIVO

Con la aprobación del coronel Laycock, el 4 de febrero de 1944 un avión partió del aeródromo de Bardia rumbo a Creta, al punto conocida como «la meseta de los 2000 molinos de viento». En el interior del avión, los dos militares británicos más otros tres comandos griegos: Manolis Paterakis, Georgi Tyrakis y Mickey Akaumianos.

Sin embargo, los problemas surgieron pronto. Debido a la intensa niebla en el lugar, solo el mayor Fermor logró saltar en paracaídas. El resto del equipo tuvo que regresar a la base, y se decidió realizar un segundo intento el 4 de abril, pero esta vez en barca. Durante la espera, el mayor Fermor había sido acogido por un grupo de partisanos y, cuando se reunió por fin con sus compañeros de comando, les transmitió una información vital: el gobernador militar de la isla había sido sustituido por otro general nazi, concretamente Heinrich Kreipe, un militar de carrera merecedor de la Cruz de Hierro por el valor que había demostrado en el frente de Leningrado.

EL SECUESTRO TENDRÍA LUGAR EN UNA CURVA DE LA CARRETERA QUE UNÍA LAS LOCALIDADES DE ARCHANES Y CNOSOS

Tras debatir sobre tal contratiempo, decidieron continuar con la misión. El objetivo ahora era el general Kreipe. No había vuelta atrás.

COMIENZA LA PERSECUCION

En los siguientes días, el grupo se disolvió. Gracias a la documentación falsa y a que todos hablaban perfectamente alemán, lograron mezclarse entre la población local e incluso hablaron con varios soldados nazis. De este modo, averiguaron dónde vivía el objetivo, lugar que vigilaron continuamente anotando los horarios y rutinas de sus moradores y guardias.

Cuando dispusieron de la suficiente información, buscaron el mejor lugar para realizar el secuestro. Este tendría lugar en una curva de la carretera que unía las localidades de Archanes y Cnosos. Su trazado permitía ocultar un cable en las zanjas laterales, que activaría a su vez una luz cuando apareciese el vehículo.

El 26 de abril, a las 21:30 horas, el coche del general regresaba a su residencia cuando, en el punto previsto, los dos comandos ingleses, vestidos como militares alemanes —corte de pelo incluido—, salieron al paso del vehículo con una linterna roja. Tras unos breves saludos, el mayor Fermor se dirigió al oficial nazi en estos términos: «Mi general, es usted prisionero de los ingleses». Inmediatamente dejaron aturdido al chófer, ocupando su lugar Fermor y Moss. El general Kreipe se situó en la parte trasera, en medio de dos de los comandos griegos.



Arriba, la curva de la carretera que unía las localidades de Archanes y Cnosos en la que fue secuestrado el general alemán Heinrich Kreipe.



Tras superar 22 controles de policía al cruzar la isla, el equipo de la operación consiguió llegar al punto de encuentro con Kreipe, al que vemos en el centro de esta foto.

Comenzó entonces una huida por carretera que les llevó a pasar por hasta 22 puestos de control, siempre con éxito. «*General wagen!*» («¡Coche del general!»), gritaba el mayor Fermor cada vez que se acercaban a uno de los controles, para no tener así que detenerse.

Una teoría sostiene que el hecho de que no les pararan se debió al miedo que Kreipe infundía entre sus soldados, hasta el punto de que —se argumenta—, cuando la noticia de su secuestro llegó al cuartel general en Creta, un oficial gritó: «Bueno, señores, creo que esto se merece una ronda de champán».

A TRAVÉS DE LAS MONTAÑAS

Sea como fuere, en un punto concreto del recorrido el grupo se separó. Mientras unos llevaron a pie al general hacia las montañas, el mayor Fermor condujo el vehículo hasta la costa, donde lo abandonó dejando en su interior un gorro, una novela de Agatha Christie, varias colillas y una nota en la que explicaba cómo el secuestro lo habían realizado comandos ingleses sin ayuda de los locales. Todo para hacer creer a los nazis que los secuestradores habían huido en barco o en submarino y evitar, además, posibles represalias contra la población.

Pero el señuelo no surtió efecto y, a la mañana siguiente, 30 000 soldados peinaron la isla, distribuyendo, además, cientos de octavillas entre la gente: «A los habitantes de Creta. En la noche pasada, el general Kreipe ha sido raptado por unos bandidos. Es muy posible que lo tengan escondido en las montañas. La población

OPERACION CARNE PICADA

Otra de las misiones que tuvieron como trasfondo la lucha por el control de Grecia y del Mediterráneo fue la llamada Operación Carne Picada. La misión consistía en hacer creer a Hitler que el desembarco aliado desde el frente sur se haría por Grecia y Cerdeña, en lugar de por Sicilia, que era el verdadero objetivo. Para lograrlo, el MI5 —servicio de inteligencia interior británico— envió desde Londres a España el cadáver de un mendigo galés de 34 años de edad llamado

Glyndwr Michael, fallecido de muerte natural (en la imagen). Con la identidad cambiada y un pasado creado a medida, por si alguien decidía indagarlo, el cuerpo fue vestido con el uniforme de mayor de la Marina Real y depositado en aguas de Huelva por un submarino inglés. Durante el trayecto, había sido conservado en hielo.



y el Estado Mayor alemán ordenó reforzar las defensas costeras en ambas zonas, en detrimento de las situadas en Sicilia.

debe saber dónde se encuentra. Si en el plazo de tres días no se le pone en libertad, todos los pueblos rebeldes de la zona serán destruidos».

Para sortear los controles alemanes, los comandos evitaban los senderos y solo caminaban por rutas de montaña. En una cabaña lograron reponer fuerzas, pero sin poder relajarse en exceso. Así, la marcha continuó, pero ahora por las nieves perpetuas del monte Ida.



En la aislada playa de Peristeres (Rodakino) fue desde donde el general alemán Heinrich Kreipe fue trasladado a Egipto durante la Segunda Guerra Mundial. Su secuestro fue considerado una de las operaciones más difíciles y audaces y enfureció a Hitler. El nombre Peristeres, que significa palomas en griego, se debe a la cantidad de estas aves que anidan en las pequeñas cuevas marinas del cabo de Kastelos.

Los hombres estaban completamente exhaustos. La fortuna hizo que un mensajero lograra contactar con ellos e informarles de que un grupo de partisanos los guiaría hasta la costa, donde una embarcación los esperaba para sacarlos de la isla.

No había tiempo que perder. Las tropas nazis habían estrechado el cerco y lograron tomar la playa donde estaba previsto el encuentro. Urgía un cambio de plan.

NINGUNA BAJA

El mayor Fermor decidió ir en busca de una estación de radio desde la que contactar con sus superiores y fijar un nuevo punto de entrega. El resto del grupo se refugió en una cabaña de pastores. El general Kreipe estaba también agotado; por eso, cuando Fermor regresó, lo subió a una mula para que el camino se le hiciese más llevadero.

El nuevo punto de encuentro era Rodakino, una zona del litoral menos custodiada por ser terreno escarpado. Durante el trayecto, la mula que transportaba al general tropezó y éste cayó, fracturándose el hombro derecho.

Ante la cercanía de las tropas nazis, el grupo volvió a dividirse para no ser tan visible, pero con el acuerdo de reunirse al pie de los acantilados al atardecer. No hubo bajas y a las 22:00 horas todos escucharon el motor de la embarcación que llegaba para socorrerles y llevarlos a puerto seguro. Días más tarde, el general Kreipe fue transportado en avión a El Cairo y, de allí, a Londres para ser interrogado. Contra todo pronóstico, la misión había sido un éxito. ■

ASC Soldados americanos
muertos y heridos
yacen en la playa
mientras sus
compañeros intentan
responder al
fuego japonés.

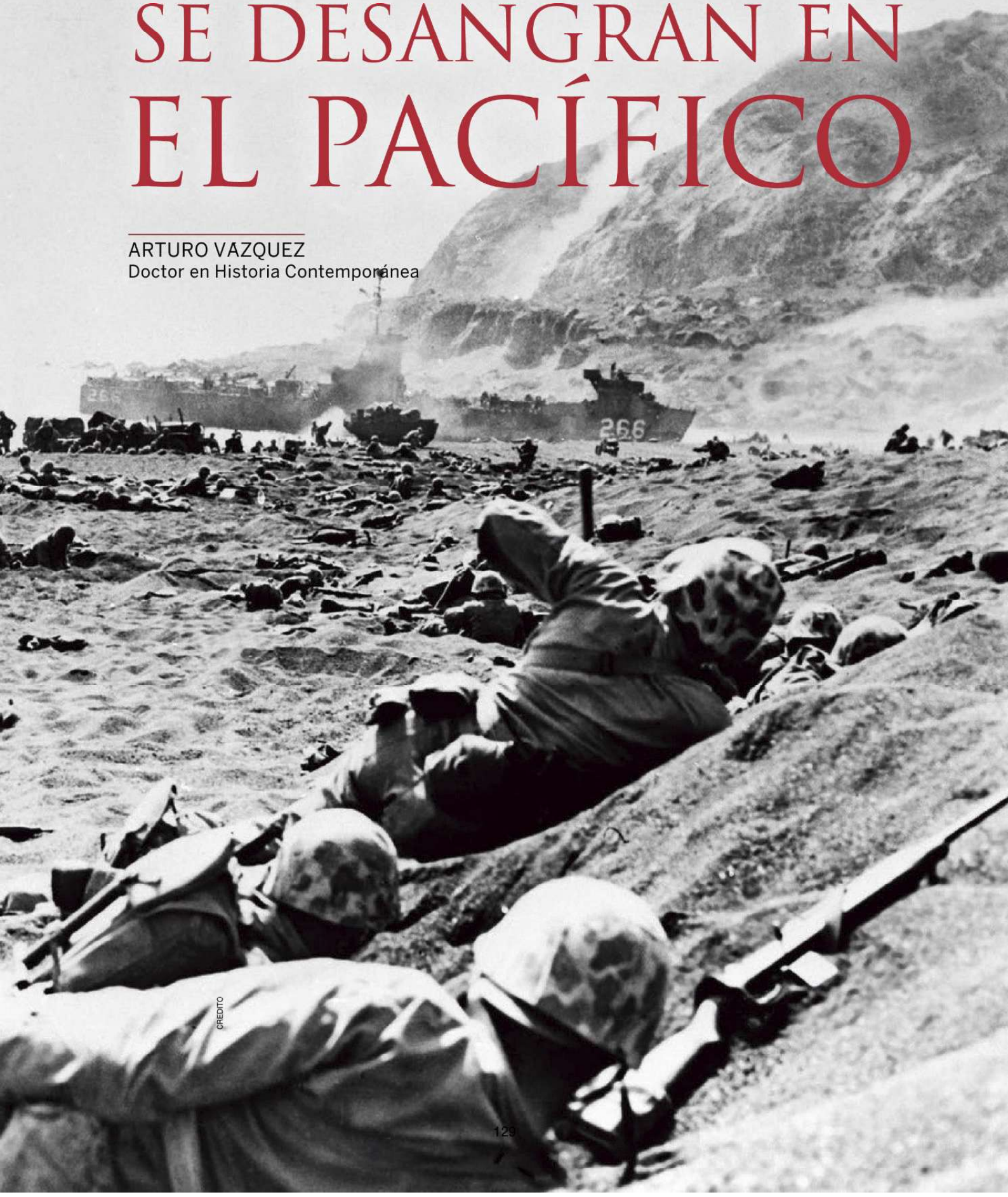


DESEMBARCO DRAMÁTICO

LOS AMERICANOS SE DESANGRAN EN EL PACÍFICO

ARTURO VAZQUEZ

Doctor en Historia Contemporánea

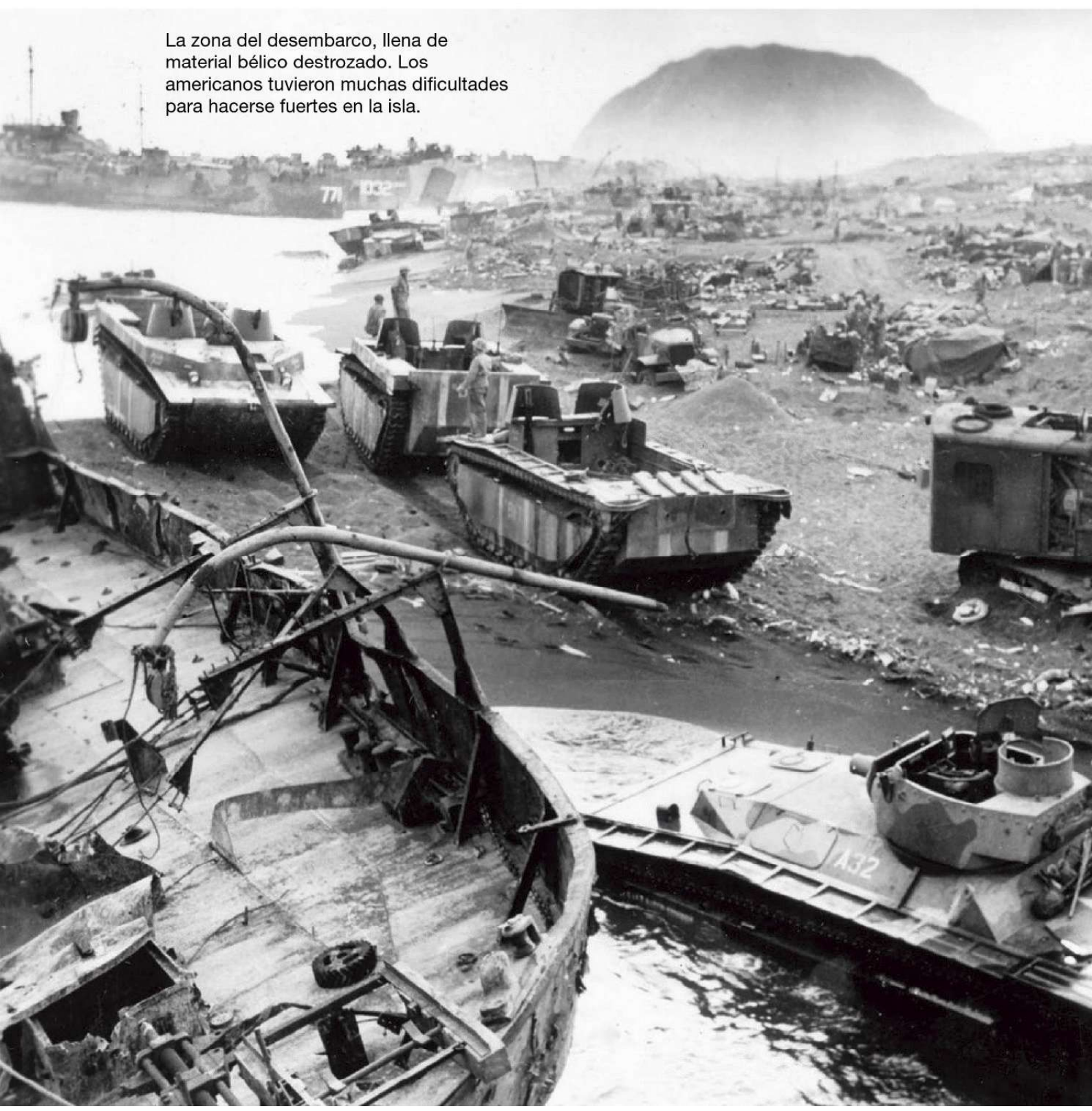


CREDITO

Jim Naughton y John Douglas observaban en silencio cómo los primeros rayos del sol iluminaban Iwo Jima, la pequeña isla volcánica del Pacífico ocupada por los japoneses. Los dos soldados del 28º Regimiento de Marina, Compañía H, llevaban en pie desde las 03:00 e, igual que todos en el transporte de ataque USS Lubbock, se preparaban para desembarcar. En la cubierta se amontonaban los rifles cargados.

Naughton, de 19 años, nunca había visto tan callados a sus compañeros. Algunos rezaban en silencio, otros comprobaban las armas y otros apuraban un último cigarrillo. Los marines se habían entrenado en operaciones de ataque anfibio en

La zona del desembarco, llena de material bélico destrozado. Los americanos tuvieron muchas dificultades para hacerse fuertes en la isla.



PESE A SU PEQUEÑO TAMAÑO, LA ISLA CONTABA CON DOS PISTAS DE ATERRIZAJE, Y HABÍA UNA TERCERA EN CONSTRUCCIÓN

Hawái durante meses antes de embarcar en el USS Lubbock, donde pasaron 42 días. Hasta entonces, el ambiente había sido alegre, pero ahora no se oía un solo ruido. A las 6:40, los primeros proyectiles lanzados desde los buques rompieron el silencio y, en medio del bombardeo, los soldados recibieron la orden de bajar a las lanchas Higgins que poco antes una grúa había depositado en el agua.

Cuando Douglas descendió por la inestable red que llevaba hasta la lancha, se dio cuenta de que, a partir de ese momento, todo le resultaría extraño. En el momento en que soltara la cuerda, estaría dejando atrás el último entorno seguro y se estaría preparando para llegar a un sitio en el que no tenía ni idea de lo que podía ocurrirle.

También Naughton se encontraba nervioso al bajar a la lancha. «Querías estar subiendo y estás bajando. Es lo último que te apetece». Pero la orden era desembarcar y para ello habían sido entrenados. No había marcha atrás.

El 19 de febrero de 1945, cerca de 30 000 marines estaban listos para invadir Iwo Jima, y otros 50 000 adicionales esperaban también su turno. A un kilómetro de distancia, desde las lanchas de desembarco, el punto negro de la isla parecía un objetivo alcanzable, pero ya habían sido advertidos de que la operación costaría muchas vidas. La esperanza era que el sacrificio mereciera la pena.

TRAMPOLÍN PARA LLEGAR A TOKIO

Los planes para invadir Iwo Jima llevaban sobre la mesa desde el otoño de 1944. Tras los éxitos de Filipinas y las Islas Marianas, la pequeña isla era considerada un estorbo, pequeño pero muy molesto. Según diversos altos mandos, incluso podía interferir en la ofensiva contra Japón.

Los americanos habían empezado a enviar los gigantescos bombarderos B-29 Superfortress contra Tokio y otras ciudades importantes, pero una pequeña estación de radar situada en Iwo Jima advertía a los japoneses de su llegada. Además, pese a sus escasos 21 kilómetros cuadrados, la isla contaba con dos pistas de aterrizaje, y había una tercera en construcción; desde allí podrían lanzarse ataques aéreos contra buques, bombarderos y territorios ya conquistados por Estados Unidos. Para el Estado Mayor, dirigido por los almirantes Chester W. Nimitz y Raymond Spruance, la solución era sencilla: había que tomar Iwo Jima y utilizarla como base para aviones propios.



ASCIWWW.ERIDGEMANIMAGES.COM

La preparación para el ataque anfibio, conocido en clave como Operación Detachment, había tenido lugar en Hawái, donde, además de hacer las habituales marchas y prácticas de tiro, Naughton y Douglas se entrenaron en el asalto a posiciones enemigas en montañas similares a las de Iwo Jima.

Las fotos de reconocimiento de la isla mostraban que los japoneses tenían avanzado el proceso de excavar posiciones defensivas, especialmente en el monte Suribachi. Estas imágenes preocuparon al general Holland M. Smith, que dirigía parte del cuerpo de marines. El general, con gafas, mal carácter y apodado Howling Mad Smith —algo así como Loco Furioso Smith—, estaba convencido de que la toma de Iwo Jima costaría un enorme número de vidas. Según informó a Spruance, responsable último de la misión, el enemigo tenía tiempo de preparar concienzudamente sus defensas y lucharía desesperadamente hasta el final.

«Esto me dejó en la cabeza algunas dudas sobre si Iwo Jima valía lo que nos costaría», admitió Spruance después de la guerra.

UN FUERTE BAJO TIERRA

La apreciación de Smith de que el enemigo no entregaría Iwo Jima fácilmente era correcta. Mientras los americanos se entrenaban en Hawái, la actividad en la isla era frenética, tanto en superficie como bajo tierra. El responsable de la defensa era el general Tadamichi Kuribayashi, de 53 años, un militar muy capaz que, en el verano de 1944, había comenzado a transformar la isla en una fortaleza subterránea utilizando para ello a prisioneros coreanos que trabajaban de sol a sol. El ruido de picos y palas llenaba el aire según iban horadando las entrañas de la isla. A medida que los agujeros ganaban en profundidad, había que usar máquinas para poder subir las piedras, el barro y la arena. En la superficie, largas filas de hombres esperaban para retirar todas esas toneladas de tierra y rocas. Parte del material se mezclaba con cemento y se usaba para reforzar los corredores subterráneos.

Todo este esfuerzo dio sus frutos. Cuando en febrero de 1945 empezó el bombardeo, los 21 000 soldados de Kuribayashi pudieron esconderse en una ingeniosa red de túneles que conducían a salidas perfectamente controladas y con armamento listo para utilizar.

«Los bombardeos continuaron sin tregua, pero fuimos capaces de resistir», recordó el oficial japonés Kiyoshi Engo, que permaneció nueve días bajo tierra con sus hombres mientras los aviones americanos lanzaban toneladas de bombas sobre Iwo Jima.

Del lado americano, todos estaban encantados con las dimensiones del bombardeo que precedió a la invasión. Era el mayor de la guerra hasta ese momento. Y cuando, el 19 de febrero, los buques de guerra lanzaron una nueva andanada de proyectiles, los americanos pensaron que quizás ya no quedaba ningún japonés vivo en Iwo Jima. Enseguida tuvieron que preguntarse, sin embargo, si de verdad habían matado a alguno.

ARENAS MOVEDIZAS EN LA PLAYA

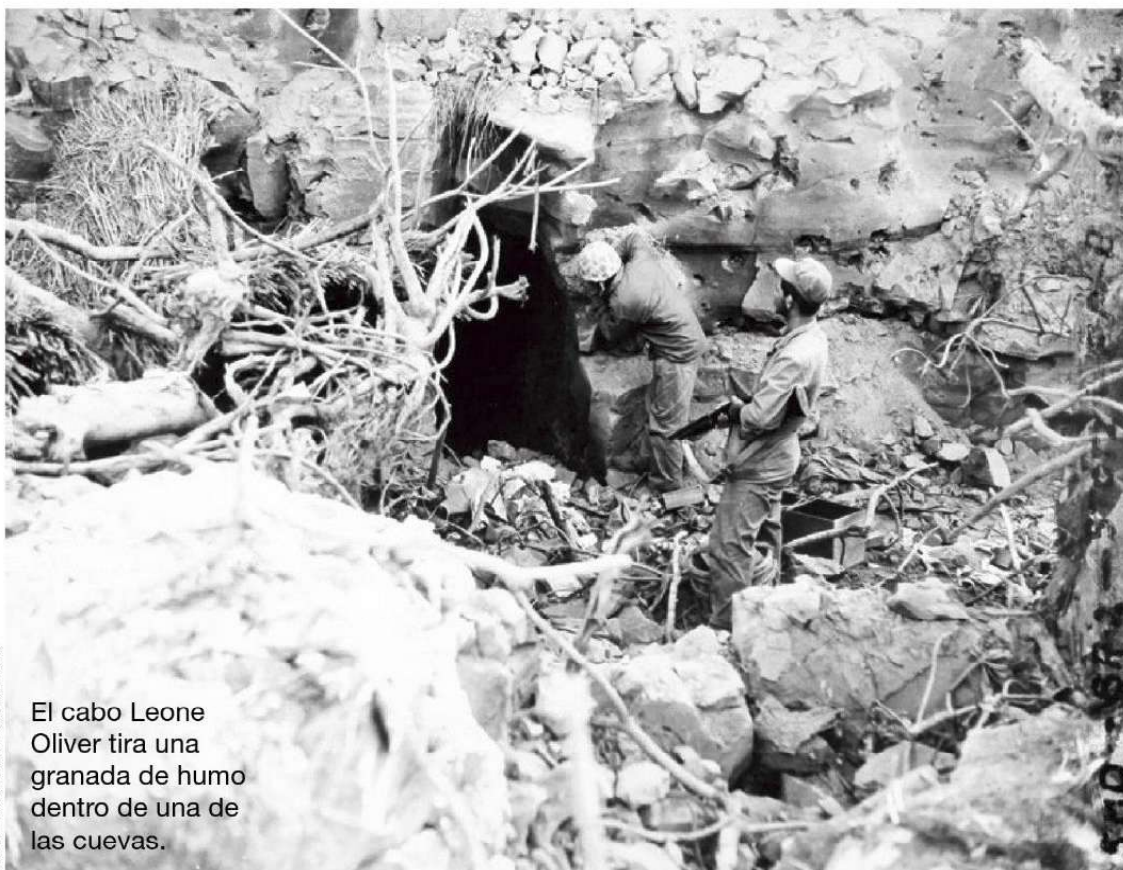
Para cuando Naughton, Douglas y el resto de la Compañía H estuvieron cerca de la isla, las primeras tropas americanas ya habían desembarcado y en la playa todo era

**EL GENERAL TADAMICHI KURIBAYASHI
HABÍA COMENZADO A TRANSFORMAR LA
ISLA EN UNA FORTALEZA SUBTERRÁNEA**



ASC/WWW.BRIDGEMANIMAGES.COM

Esta fotografía recoge el momento en el que un grupo de soldados americanos comen durante un alto en el combate resguardados del enemigo por los restos de un avión.



El cabo Leone Oliver tira una granada de humo dentro de una de las cuevas.

JAPONESES BAJO TIERRA EN IWO JIMA

Nueve meses antes de que comenzara la invasión de Iwo Jima, los japoneses comenzaron a excavar una extensa red de túneles que se bifurcaban y recorrían bajo tierra prácticamente toda la isla. Las galerías subterráneas, algunas de ellas a más de 20 metros de profundidad, estaban reforzadas con cemento, lo que les permitió resistir los intensos bombardeos realizados desde aviones y buques de guerra. El sistema contaba con reservas de munición y comida, pequeños hospitales de campaña y hasta templos para que los soldados pudieran rezar. Esta red de túneles fue la principal causa de que la operación durara tanto y fuera tan costosa en vidas.

muerte y destrucción. Naughton y Douglas salieron de la lancha de desembarco a la carrera y, tal como les habían enseñado en Hawái, empezaron a moverse en distintas direcciones y a zigzaguear entre los restos de chatarra y los compañeros muertos. El problema era que avanzar en la arena volcánica de Iwo Jima era extremadamente difícil. Cada metro suponía una verdadera lucha.

«Era una arena gruesa y muy suelta en la que resultaba imposible correr porque te quedabas enterrado hasta los tobillos», recordó Naughton.

Otro soldado de la Compañía H la describió como «café molido». Douglas iba equipado con una ametralladora Browning y treinta cargadores, lo que daba un peso total de treinta kilos, y se hundió como si estuviera intentando correr por

ESCONDIDOS EN CUEVAS Y TÚNELES DENTRO DEL SURIBACHI, LOS JAPONESES ESTABAN LISTOS PARA VOMITAR FUEGO

arenas movedizas. No tuvo más remedio que tirarse al suelo y arrastrarse mientras a su alrededor impactaban las balas enemigas.

Desde sus escondites, los japoneses mandaban lluvias de proyectiles que, según un corresponsal de guerra americano, «hacían saltar la arena, el agua e incluso trozos de carne humana a una altura de más de 30 metros». Los marines heridos trataban desesperadamente de cortar las hemorragias hasta que llegara la ayuda, pero para muchos de ellos ya no quedaba tiempo para intentar nada.

Naughton y Douglas consiguieron atravesar la playa y llegar ilesos hasta un banco de arena de cinco metros de altura. Allí pudieron refugiarse, pero el alivio fue solo momentáneo. No tardaron en descubrir que la travesía que les esperaba era la más peligrosa de todas: una explanada árida y quemada sobre la que los japoneses, ocultos en algún lugar desconocido, tenían una vista perfecta.

«Ellos podían vernos a nosotros, pero nosotros no a ellos», contó Douglas, que tuvo que zigzaguear junto a sus compañeros entre balas, proyectiles y fuego de mortero. Para colmo, la ayuda de los vehículos anfibios no llegaba porque se habían quedado bloqueados en el banco de arena y tenían que esperar a que las niveladoras aplanaran el terreno.

Para Douglas, recorrer la explanada fue como atravesar a la carrera un campo de tiro. Hubo enormes pérdidas porque, además, gracias al sistema de túneles, los japoneses aparecían de pronto por detrás, disparaban y salían huyendo.

A pesar de la denodada resistencia nipona, la Compañía H y el resto del 28º Regimiento de Marina cumplieron con los objetivos del primer día. Al atardecer, casi habían llegado a la costa opuesta de Iwo Jima, lo que suponía aislar el monte Suribachi, situado en una península al suroeste, del resto de la isla. El siguiente objetivo era tomarlo. Pero el interior del Suribachi —un volcán extinto— aún ardía: escondidos en cuevas y túneles, los japoneses estaban listos para vomitar fuego.

LA BANDERA DEL MONTE SURIBACHI

Los hombres de la Compañía H no durmieron mucho esa primera noche. Los japoneses podían atacar por sorpresa y eso obligaba a estar permanentemente en guardia. Era también un momento para la reflexión. Había amigos y compatriotas muertos y, a esas alturas, parecía evidente que la estimación oficial de cinco días para tomar la isla estaba fuera de la realidad.

Mientras los soldados daban cuenta de sus raciones de campaña, tronaron los cañones de los buques de guerra. El monte Suribachi fue bombardeado hasta las 08:30, cuando Douglas y el resto de los hombres se pusieron en marcha. Pronto quedó claro, sin embargo, que los proyectiles no habían hecho demasiada mella en las fuerzas del Ejército Imperial. En la ladera del monte había más de 100 puestos desde donde los japoneses disparaban sin tregua. Cada metro ganado era a costa de varios americanos muertos o heridos.

«Tardamos tres días en recorrer un kilómetro. Fue un proceso lento y penoso», recordó Douglas.

En un intento de acabar con los nidos de japoneses, los tanques Sherman fueron colocados en primera línea. El problema era que solo contaban con unas pequeñas ventanas por las que disparaban prácticamente a ciegas. Los soldados tuvieron que correr tras los tanques para guiarlos hacia los objetivos valiéndose de unos teléfonos montados en la parte trasera.

Bill Nicholas, de 19 años, integrante de la Compañía H, experimentó en carne propia la dificultad de esa tarea. Después de tres agotadores días en el Suribachi, le ordenaron que asistiera a un tanque. Acababa de coger el teléfono cuando el proyectil de un mortero explotó tras él. La metralla se le quedó incrustada en las piernas y la cara y tuvieron que sacarlo de allí cubierto de sangre. Naughton presenció la escena desde una trinchera, pero ya se había acostumbrado a ver cómo mataban o herían gravemente a sus compañeros. El día anterior se habían llevado a Douglas. De los 246 hombres de la Compañía H, solo regresaron la mitad.

Otras compañías del 28º Regimiento de Marina tuvieron más suerte. Los tanques Sherman iban destruyendo cada vez más puestos enemigos en la explanada anterior al monte Suribachi. Entonces se pudo iniciar el ascenso, marcado por combates cuerpo a cuerpo con japoneses que permanecían escondidos en cuevas y búnkeres. La mañana del 23 de febrero, un grupo de americanos consiguió llegar a lo alto del volcán.

En ese preciso momento, Nicholas estaba siendo trasladado al buque hospital en una lancha con más heridos. Justo cuando le subían en camilla, sus compañeros plantaron la bandera de Estados Unidos en el monte Suribachi. Nicholas respiró con alivio. Otros soldados, en los buques y en las trincheras, se abrazaron.

«Pensamos que se había acabado; que, con la bandera en alto, era el fin», recordó Naughton. Pero, por desgracia, todavía quedaban muchos americanos por caer en Iwo Jima.

Aún había muchos kilómetros de túneles operativos y, en las colinas, el Ejército Imperial planeaba luchar hasta el último hombre. Después de tomar el monte Suribachi, el 28º Regimiento de Marina recibió la orden de marchar en la dirección



Tadamichi Kuribayashi recibió la Orden del Sol Naciente a título póstumo.

TADAMICHI KURIBAYASHI

Durante cinco generaciones, los samuráis de la familia de Kuribayashi sirvieron a seis emperadores diferentes, y esto determinó la carrera del joven Tadamichi. Después de estudiar en Canadá y trabajar como agregado militar en Washington D. C. en los años veinte, Kuribayashi volvió a casa y sirvió al Ejército Imperial en Manchuria y China. El primer ministro Hideki Tojo lo escogió para defender Iwo Jima por su preparación militar y su conocimiento de los americanos.

LOS TANQUES SHERMAN IBAN DESTRUYENDO CADA VEZ MÁS PUESTOS ENEMIGOS FRENTE AL SURIBACHI

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

Ó escanea el código QR:



Los soldados del servicio postal, en la imagen, se encargaban de seleccionar y distribuir las cartas destinadas a las tropas.



En la invasión de Iwo Jima, los marines se protegían como podían. En esta fotografía se trata de un oficial de telecomunicaciones.

LANZALLAMAS: ATAQUE CON FUEGO AL ENEMIGO

En la invasión americana se utilizaron ocho tanques Sherman M4 modificados que eran capaces de proyectar llamas hasta una distancia de 75 metros.

El Lanzallamas era un tanque Sherman modificado que bajo la torre tenía un depósito con 1100 litros de líquido inflamable compuesto de petróleo y napalm. Cuando el artillero disparaba, el líquido se encendía y salía por el tubo en un chorro de hasta 75 metros, impulsado por un propelente de dióxido de carbono bajo presión.



Los miembros del Batallón de Tanques del Cuerpo de Marines tenían su propia insignia.

opuesta y ayudar a otras divisiones. Las dos pistas de aterrizaje habían sido tomadas tras sangrientos combates, pero al noreste de la isla se estaba construyendo una tercera que seguía en poder de los japoneses.

ACHICHARRAR AL ENEMIGO

Durante la marcha, los soldados descubrieron cientos de cuevas que llevaban a largos túneles, lo que les permitió entender por qué los japoneses seguían resistiendo. Esto determinó un cambio de táctica. Ahora, cuando se descubría un escondite, se enviaba a los llamados «Zippos», tanques Sherman modificados capaces de lanzar una lengua de fuego de hasta 75 metros que abrasaba a los japoneses con napalm. Otras veces, se hacía volar la entrada de las cuevas con dinamita y se dejaba enterrado al enemigo. Las tropas imperiales también utilizaban las galerías subterráneas para caer por detrás de los americanos, especialmente durante la noche. Naughton y sus compañeros fueron sorprendidos en varias ocasiones por los soldados del emperador, que incluso se disfrazaban con uniformes del ejército de Estados Unidos.

Los ataques japoneses parecían no tener fin y muchos soldados americanos empezaron a sufrir un gran desgaste mental.

«Tienes una idea de cómo puede ser el combate, pero nunca piensas que vas a verte envuelto en algo así. Las pérdidas fueron enormes. Un verdadero infierno», recordó Naughton. «Cuando estás ahí, pierdes completamente la esperanza. Crees que nunca vas a salir». Naughton consiguió abandonar la isla tras dos semanas de lucha, pero, lamentablemente, solo porque una granada de mano le había destrozado la pierna. Tuvieron que amputársela, pero consiguió sobrevivir a la guerra.

Mientras Naughton luchaba por su vida, sus compañeros seguían avanzando con lentitud. El 16 de marzo, el almirante Nimitz declaró en un comunicado: «La batalla por la isla de Iwo Jima ha sido ganada. La resistencia ha cesado a las 18:00». Pero lo cierto es que el anuncio se correspondía bastante poco con la realidad y que, en ese mismo instante, el general Kuribayashi mantenía su cuartel general en un desfiladero al norte de la isla. El mensaje de Nimitz era fundamentalmente una maniobra propagandística destinada al público estadounidense, que contemplaba la carnicería con creciente horror. A Kuribayashi y sus hombres, sin embargo, la prisa de los americanos por poner fin a todo aquello les tenía sin cuidado.

«Nos han recomendado que nos rindamos por un megáfono, y nosotros nos reímos de un truco tan infantil», informó Kuribayashi a Tokio por radio. El general moriría con honor.

EL GENERAL SE HIZO EL HARAKIRI

Kuribayashi era consciente de que el final estaba cerca y, en su cuartel general bajo tierra, veía sufrir a sus hombres. Las reservas de agua y comida casi se habían acabado y los médicos ya no tenían vendas y se veían obligados a usar la tela de los uniformes para cortar hemorragias.

Los japoneses continuaron luchando, pero el 23 de marzo las defensas eran ya tan débiles que Kuribayashi prefirió afrontar las consecuencias de la derrota: se abrió el estómago con una espada corta, tras lo cual un oficial le cortó la cabeza y lo enterró en la cueva.

«POR EL AMOR DE DIOS, DEJEN DE ENVIAR A LO MEJOR DE NUESTRA JUVENTUD A MORIR EN SITIOS COMO IWO JIMA»

Tres días más tarde, los americanos atacaron y, después de un sangriento combate, tiraron explosivos dentro de la cueva. Una deflagración de magnitud volcánica llenó el aire. Aunque algunos miles de japoneses permanecieron bajo tierra en la red de galerías, la destrucción del cuartel general de Kuribayashi fue considerada el fin de la batalla. El 26 de marzo se convirtió en la fecha oficial de la toma de Iwo Jima. El espectáculo de los cadáveres y el hedor de carne humana en putrefacción, sin embargo, quedó a la vista.

«Había dos kilómetros cuadrados de marines muertos, tan juntos unos de otros que cubrían 200 metros de playa. El olor era insoportable. Ahí, en esos cuerpos amontonados y destrozados —no colocados cuidadosamente en filas—, estaba parte del precio pagado por Iwo», escribió un corresponsal de guerra americano.

Los cadáveres fueron enterrados uno a uno y, en cada tumba, sobre la arena negra de la isla, se puso una cruz blanca, de modo que los soldados que volvían del campo de batalla pudieran despedirse de sus compañeros antes de abandonar esa costa infernal. A lo largo de 36 días, habían muerto 6821 americanos; más de 19 000 habían resultado heridos. Cuando los supervivientes se alejaron y miraron atrás, hacia la solitaria isla del Pacífico, pocos podían comprender por qué ese pequeño montículo negro valía tantas vidas.

ROOSEVELT, CONSTERNADO

Durante el mes de marzo, había crecido la oposición pública a la invasión de Iwo Jima. Los periódicos americanos escribían a diario sobre la masacre y los lectores aireaban sus preocupaciones.

«Por el amor de Dios, dejen de enviar a lo mejor de nuestra juventud a morir en sitios como Iwo Jima. Es pedirles demasiado a los chicos, a las madres, a los hogares... ¿Por qué no pueden alcanzarse los mismos objetivos de otra forma? Es terrible e inhumano. Paren, paren», escribió una mujer al secretario de la Marina en una carta abierta publicada por el *Washington Post* el 17 de marzo.

Incluso en los círculos del poder, la masacre causó una honda preocupación. Cuando, a finales de febrero, le informaron de las primeras cifras de víctimas, el presidente Roosevelt se mostró espantado.

«Era la primera vez en la guerra que se veía al presidente exhalar un suspiro de horror», escribió un biógrafo. También se supo que Roosevelt les había recordado a los jefes del Estado Mayor que habían prometido que la Operación Detachment duraría solo unos pocos días.

Por la misma razón, Nimitz y otros defensores de la invasión tuvieron dificultades para justificar sus decisiones. En realidad, cuando en octubre de 1944 fue presentado el plan, solo se había ofrecido una única razón para invadir la isla.

«Los bombarderos de largo alcance deben contar con el apoyo de cazas lo más pronto posible, e Iwo Jima está perfectamente situada para convertirse en base de



Esta instantánea muestra como, una vez concluida la pesadilla de la invasión de Iwo Jima, un reportero de guerra entrevista a varios de los soldados supervivientes del horror.

cazas para esta tarea», se decía. A finales de marzo, la posesión de la isla estuvo asegurada y se empezó a trabajar para que pudieran usarse las tres pistas de aterrizaje. Pero el problema de Nimitz y sus colegas fue que Iwo Jima nunca llegó a convertirse en una base importante para los aviones escolta de los B-29. Solo se estacionaron en la base unos 100 cazas Mustang P-51, unos aviones frágiles que tenían dificultades para volar en las duras condiciones meteorológicas de la zona, donde las violentas tormentas a menudo destrozaban los motores y dejaban a los pilotos tirados en mitad del Pacífico.

Las unidades de Iwo Jima solo llegaron a realizar tres misiones como escoltas a comienzos de abril. Luego fueron suprimidas por las Fuerzas Armadas. Los defensores de la invasión tenían que buscar mejores argumentos.

EL RADAR ERA POCO POTENTE

Aunque en el plan de octubre de 1944 no se incluyeron, en las reuniones del Estado Mayor previas a la invasión de Iwo Jima se habían considerado también otras razones. El almirante Spruance señaló que el radar japonés de la isla podía delatar a los B-29 que se dirigían a Japón desde las Islas Marianas.

Y aquí, nuevamente, los contrarios a la operación no estuvieron de acuerdo. El radar solo era capaz de interceptar señales en un radio de unos 100 kilómetros, una distancia que los B-29 podían evitar fácilmente volando en arco para dejar la isla a un lado.

Según las mismas voces críticas, los peligros que se atribuían a Iwo Jima también se exageraron. Era cierto que le daba al enemigo la oportunidad de atacar a aviones y barcos dentro de esa área, y que las Islas Marianas, recientemente tomadas, quedaban dentro de su alcance, pero la realidad era que los japoneses

OBSTINADOS JAPONESES QUE NO QUISIERON RENDIRSE

Después de que, en abril de 1945, Iwo Jima quedara oficialmente controlada, unos 2500 supervivientes siguieron creando problemas a Estados Unidos, incluso tras el fin de la guerra.

Entre marzo y abril, el grueso de las fuerzas americanas abandonó Iwo Jima y el 147º Regimiento de Infantería permaneció allí para hacer labores de limpieza. La tarea, sin embargo, no resultó fácil debido a que aún quedaban unos 2500 japoneses

viviendo en cuevas y túneles subterráneos. Estos belicosos soldados imperiales salían brevemente de sus escondites y disparaban a las patrullas americanas.

Con el paso de las semanas, su número fue disminuyendo, pero aun así quedaron grupos de irredentos que por las noches asaltaban los almacenes americanos para robar latas de comida y bebida, ropa y otros artículos de necesidad.

Hubo que esperar hasta enero de 1949 para que, tras casi cuatro años viviendo en cuevas, los dos últimos combatientes nipones se decidieran a salir. Los americanos pensaban que las galerías subterráneas

estaban completamente vacías, pero la aparición de Matsudo Linsoki y Yamakage Kufuku, que habían tapado la entrada a su cueva con alambre de espino, les sacó de su error.



Los últimos soldados japoneses salieron de las cuevas (en la imagen) en enero de 1949.

nunca atacaron. De hecho, ni siquiera tenían una unidad de cazas permanente en Iwo Jima y, en los informes anteriores a la invasión, no se registraba ningún tipo de ataque a aviones B-29 en los alrededores de la isla. Según el coro de detractores, Nimitz y sus partidarios habían actuado con precipitación. Si simplemente hubieran mantenido Iwo Jima a raya con la Fuerza Aérea en lugar de invadirla, se habrían salvado las vidas de muchos soldados. Entre agosto de 1944 y febrero de 1945, sobrevolaron y bombardearon Iwo Jima 2800 aviones Liberator, de los cuales solo fueron derribados nueve. Si el Estado Mayor hubiera mantenido esta estrategia, se habría ahorrado mucha sangre.

UNA BASE SEGURA PARA LOS PILOTOS

El almirante Ernest King, jefe de Operaciones Navales, y el general George Marshall, jefe de Estado Mayor de la Armada, ambos favorables a la invasión, defendieron tras la guerra que la operación había merecido la pena.

«Las pistas de Iwo salvaron a cientos de aviones B-29 que habían resultado dañados y no habrían sido capaces de recorrer el camino hasta las Marianas», escribió Marshall en un informe dirigido a Henry Stimson, secretario de Guerra. King, por su parte, arguyó que, de no haber sido posible aterrizar en Iwo Jima, la pérdida de aviones habría sido muy superior» y añadió que «las vidas perdidas en el mar solo por este último motivo habrían sido más que las que costó la invasión de la isla».

Es posible que King hubiera hojeado una publicación de la Fuerza Aérea en la que se informaba de que «entre el 4 de marzo y el final de la guerra, 2251 B-29 Superfortress aterrizaron en Iwo». Pero más del 80 por ciento de esos aterrizajes fueron para repostar o como medida de precaución, no por averías o riesgos meteorológicos. La mayor parte de esos aparatos habrían podido llegar hasta las Marianas y, de haberse estrellado, los pilotos habrían sido rescatados en muchos de los casos. No obstante, caben pocas dudas de que la toma de Iwo Jima incrementó la seguridad de los aviones. Los mismos pilotos declararon que se sentían más seguros con la posibilidad de hacer una parada en los vuelos de ida o vuelta a Tokio.

«Todo hombre que haya servido en la 20ª Fuerza Aérea siente una gratitud eterna», decía una carta enviada por la Fuerza Aérea, que ahora tenía la tarea de atacar Japón desde las Marianas. ■



El sulfuro acumulado bajo tierra obligó a los japoneses a usar máscaras de gas para excavar los túneles de Iwo Jima.



GETTY

ERRORES DE CÁLCULO EN ACCIONES MILITARES

OPERACIONES FRACASADAS

LAURA MANZANERA
Periodista y escritora



Entre los errores de cálculo más sonados de los aliados se cuentan dos hundimientos de barcos británicos. Cuando Churchill dio la orden de trasladar a Singapur el crucero HMS Repulse y el acorazado HMS Prince of Wales, su buque insignia, estaba convencido de que su sola presencia allí disuadiría a los japoneses de atacar territorios británicos de ultramar en el sudeste asiático. Pronto se demostraría que erró en sus cálculos.

Ambas embarcaciones atracaron en Singapur, formando parte de la fuerza Z, el 2 de diciembre de 1941, y el 10, tres días después del ataque a Pearl Harbor, fueron bombardeados y torpedeados por los japoneses. Tanto el Prince of Wales, orgullo de la Royal Navy al que apodaban *Unsinkable* («Insumergible»), como el Repulse terminaron en el fondo del océano, en el que también perdieron la vida unos 840 marineros.

Probablemente, la equivocación fue presentarse en Singapur sin un plan de acción, solo para mostrar su supuesta superioridad. La medida disuasoria no solo no frenó las ambiciones expansivas de Tokio, sino que marcó el final del largo poderío marítimo británico. Churchill reconocería: «Fue el impacto más terrible que recibí en toda la guerra». Y fue también un duro golpe a la moral de británicos y estadounidenses, que iniciaban la guerra en el Pacífico sin un buque capital.

SENAL DE AVISO TARDIA

Otro hundimiento imperdonable fue el del portaaviones HMS Glorious. El 8 de junio de 1940 se encontraba en aguas noruegas, junto a los destructores Ardent y Acasta, evacuando aviones. Pese a detectar dos buques sin identificar, no se ordenó zafarrancho de combate y, cuando los ingleses se dieron cuenta de la magnitud del peligro, enviaron un SOS que resultó débil, lo que llevó a que se detectase media hora más tarde sin poder averiguarse ni su identificación ni su posición. La tripulación fue pillada desprevenida por parte de dos acorazados alemanes que lo hundieron fácilmente. Muy pocos náufragos lograron subir a los botes y el agua estaba helada. El desastre se saldó con más de 1500 muertos y menos de 50 supervivientes.

La historia oficial apunta a que el Glorious se separó del segundo convoy por falta de combustible, aunque algunos expertos apuntan a que el comandante había pedido permiso para ir por su cuenta hacia Scapa Flow, en las islas Orcadas, porque tenía prisa por llevar ante el tribunal al jefe de su aviación, que se había negado a realizar un ataque. Pero ¿por qué fue autorizado a viajar en solitario, de vuelta a Gran Bretaña, a través de una zona con posible actividad submarina alemana? El misterio no se sabrá, como mínimo, hasta 2040, cuando prescriba la Ley de Secretos Oficiales de Reino Unido. El único punto positivo del incidente fue que desde entonces se redactarían informes de la situación de los buques enemigos.



ASCA LIBRARY OF THE CONGRESS

CHURCHILL ESTABA EMPEÑADO EN QUE EL ENCLAVE ALIADO DE TOBRUK (LIBIA) NO CAYERA EN MANOS DE ROMMEL



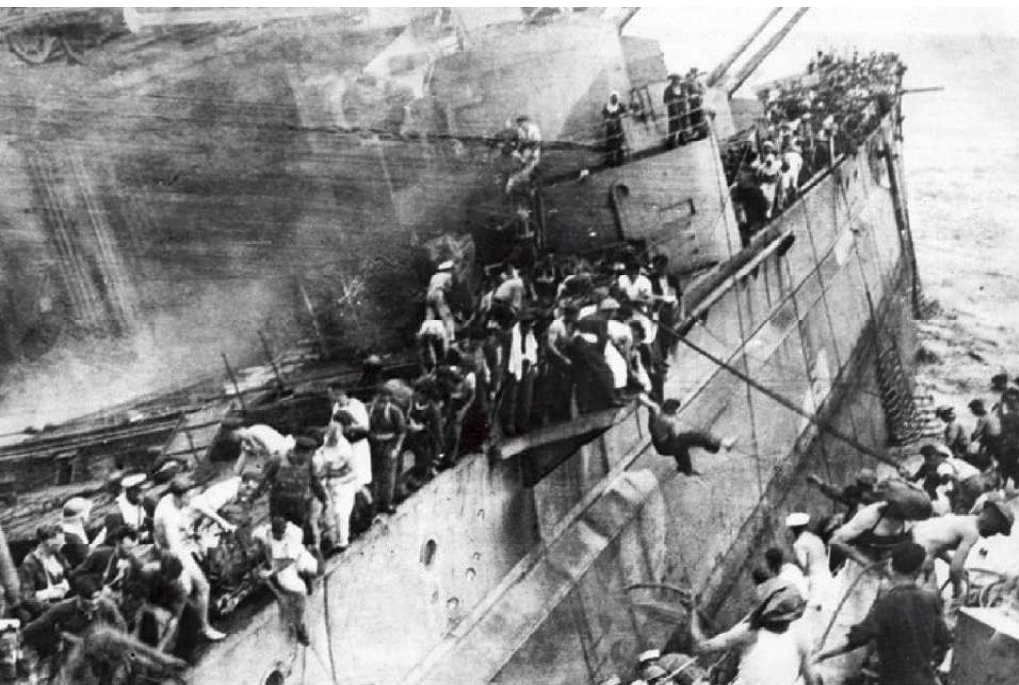
Durante ocho días, el ejército aliado realizó prácticas (en la imagen) para el posterior desembarco en la playa de Utah (Francia) que daría inicio al Día D. Pero la armada alemana atacó un convoy y cayeron más de 700 soldados estadounidenses.

CAPTURAR A ROMMEL VIVO O MUERTO

En el *ranking* de intentos aliados chapuceros destaca el de apresar a Erwin Rommel, el mariscal de campo que había logrado que el Eje se impusiese en el norte de África. La Operación Flipper consistía en enviar a un comando que irrumpiese en su cuartel general, lo capturase y lo llevase en submarino a Gran Bretaña, donde sería confinado en un campo de prisioneros. Aunque no era la primera opción, había orden de matarlo si la captura se complicaba.

La acción debía ser un gran golpe de efecto que permitiría dar un giro decisivo al resultado del conflicto en aquella región, claramente favorable entonces a los nazis y sus aliados por entonces.

Churchill estaba empeñado en que Tobruk (Libia), enclave aliado sometido al asedio enemigo, no cayera en manos de Rommel, un objetivo ante el que los británicos se mostraban pesimistas. Y sabía que para evitarlo no bastaba con enviar refuerzos; por eso tomó una decisión drástica: acabar con el «Zorro del Desierto». Creía que, de lograrlo, aumentarían sus opciones de victoria, pues el Afrika Korps quedaría huérfano. Con esa idea nombró jefe de operaciones al almirante Roger Keyes, quien para llevar a cabo la misión designó a su hijo Geoffrey, poco hábil en el terreno militar.



Por un fallo estratégico del primer ministro británico Churchill, dos de las más potentes embarcaciones de la Royal Navy —el acorazado HMS Prince of Wales (en la foto, tras el ataque) y el crucero HMS Repulse— fueron torpedeadas por las fuerzas niponas en el puerto de Singapur.

GETTY



Para persuadir a las autoridades de Vichy de que se unieran a De Gaulle y tomaran el control del África Occidental francesa, se llevó a cabo en septiembre de 1940 la Operación Amenaza, que costó la vida a más de 150 soldados galos a manos del ejército colaboracionista. En la foto, evacuación de soldados alemanes en el puerto de Dakar.

ALBUM

La operación arrancó el 10 de noviembre de 1941, cuando dos submarinos zarparon de Alejandría en dirección a la costa libia. Desembarcaron la noche del 14 dispuestos a sortear las patrullas alemanas e italianas. Su destino era la localidad de Beda Littoria, concretamente la casa de Rommel. Una vez allí, sabotearon el sistema eléctrico, rodearon el edificio y no tardaron en enzarzarse en una lucha con los alemanes de la que terminarían huyendo. Prácticamente todos fueron capturados o se entregaron, exhaustos tras intentar escapar a través del implacable desierto.

EN EL SITIO EQUIVOCADO

Lo más sorprendente de esta historia no es que los alemanes se impusieran tan fácilmente, sino que Rommel nunca había estado en aquella casa, que era en realidad el cuartel general de los servicios de intendencia. Cuando estaba en África, se alojaba en un enclave secreto de la aldea de Susah pero, más más inri, aquel día estaba en Roma,

desde donde planeaba el asalto a Tobruk. La Operación Flipper fue un monumental desastre de organización. Los británicos no pudieron socavar la moral de las fuerzas del Eje en el norte de África y, además, hicieron completamente el ridículo.

Tampoco se cubrieron de gloria De Gaulle y Churchill cuando intentaron salvar las colonias tras la caída de Francia. Organizaron apresuradamente una fuerza para cambiar la situación de Dakar, capital del África Occidental francesa que se había alineado con el nuevo régimen de Vichy, aliado del Tercer Reich. Pero en la Operación Amenaza los errores se sucedieron uno tras otro: el plan fue un secreto a voces, se usaron mapas anticuados, los defensores franceses estaban mejor preparados de lo que creían y no tenían intención alguna de rendirse.

Durante varios días, los británicos intentaron destruir las defensas del puerto con escaso éxito, y fracasó un intento de desembarco de una fuerza terrestre.

La batalla de Dakar (del 23 al 25 de septiembre de 1940) se dio por terminada cuando un submarino defensor acertó a un navío británico clave. La reputación

YOKOTA, EL SUICIDA QUE SOBREVIVIO TRES VECES

El piloto Yutaka Yokota demostró en varias ocasiones la poca eficacia de los *kaiten*, los torpedos tripulados japoneses. Aunque participó en tres misiones suicidas, no llegó a ser lanzado en ninguna por problemas mecánicos o bien porque el submarino que lo transportaba era incapaz de burlar las defensas enemigas.

A Yokota no le resultó difícil que la Marina nipona lo aceptase como voluntario en la Kaiten Tokkoutai (Fuerza Especial de Ataque Kaiten). Tanto se implicó, que intervino en el diseño del proyecto, iniciado en septiembre de 1944 en una base secreta de la prefectura de Yamaguchi.

Por fin, a finales de marzo de 1945 lo destinaron, junto con otros cinco compañeros, a un submarino I-47 en la que sería su primera y, en teoría, última misión.

Sin embargo, el submarino terminó siendo descubierto por destructores estadounidenses, así que hubo de retirarse antes de haber podido lanzar sus *kaiten*. Finalmente, se libró de milagro de las cargas de profundidad y Yokota y el resto de kamikazes salvaron la vida.

Pero Yokota no fue un caso aislado. Dos de los compañeros que lo acompañaron en aquella primera misión suicida, los contramaestres Yokota y Shinkai, sobrevivirían también a las tres siguientes misiones en el I-47, todas ellas frustradas por problemas técnicos o logísticos.

La última misión del I-47 fue en julio de 1945. Regresó a puerto sin haber lanzado tampoco ningún *kaiten*; en esa ocasión, debido al mal tiempo.



Sobre estas líneas, un torpedo japonés de la Segunda Guerra Mundial, del mismo tipo de los tripulados por Yutaka Yokota.



En la localidad belga de Malmedy, una columna alemana se encontró con un convoy estadounidense. Sus 80 soldados fueron capturados y asesinados a sangre fría. Arriba, el levantamiento de cadáveres.

de De Gaulle sufrió un durísimo golpe. De mayor calibre, estratégico y moral, fue el fracaso del ensayo para el Día D. Aunque nadie lo hubiera dicho, dado el contundente resultado del desembarco que marcaría el inicio del fin del conflicto, el ensayo que se hizo unos meses antes fue un auténtico desastre. La llamaron Operación Tigre, tuvo lugar en abril de 1944 y debía ser realista y a gran escala. Visto el resultado, podría decirse que fue exageradamente realista.

Resultó un fiasco de principio a fin. Estadounidenses y británicos usaron distintas frecuencias de radio a la vez, lo que causó muchos problemas de comunicación: por ejemplo, que los barcos de transporte estadounidenses no se enterasen de que los dos navíos de guerra británicos que escoltaban al convoy de invasión estaban averiados. Dicho fallo hizo que el convoy avanzase en línea recta, convirtiéndose en el blanco perfecto para los torpederos alemanes. Y por si fuera poco, cuando avistaron

a estos torpederos, pensaron que eran embarcaciones amigas. Ese error se llevó por delante la vida de 700 hombres, y muchos otros se ahogaron por no saber cómo funcionaban los chalecos salvavidas. A la lista de bajas se sumaron otras 300, víctimas del uso de fuego real. Más de mil soldados fallecieron en aquel desastroso simulacro.

EL ÚLTIMO INTENTO DE HITLER

La gran ofensiva alemana conocida como Batalla de las Ardenas se desplegó en los bosques y montañas de esta región belga en condiciones durísimas y durante casi siete semanas del invierno entre 1944 y 1945. Fue uno de los grandes enfrentamientos del conflicto, la última gran ofensiva del ejército alemán en el Frente Occidental y el último intento de Hitler de ganar la guerra.

Las fuerzas alemanas, ya bastante mermadas, carecían de combustible suficiente y tenían antes ellas a un enemigo claramente superior. Aquella lucha estaba condenada al fracaso. Al menos, eso creen muchos expertos, aunque no todos.

Para el historiador militar Christer Bergström, autor de *Ardenas: la batalla*, los nazis estaban mejor preparados, tenían mejores mandos y mejores tácticas de lo que se cree y, además, los planes de Hitler resultaban muy sensatos. Hasta tilda de «genial» la idea de atacar en las Ardenas con el fin de atrapar luego a los ejércitos

LA MISIÓN SECRETA DE PATTON: HAMMELBURG

En marzo de 1945, el general Patton envió en secreto a un destacamento a una peligrosa misión de rescate en el campo de prisioneros aliados de Hammelburg, tras las líneas enemigas. La operación fue un desastre de grandes proporciones y la decisión de Patton estuvo rodeada de controversia.

Era la 4ª División Acorazada la que debía liberar el campo, pero su comandante, el teniente general Eddy, se negó a movilizarse sin el permiso de Eisenhower.

Creía que la acción era descabellada, arriesgada y absurda. Ante su negativa, el mismo Patton dio la orden e insistió en que un solo destacamento blindado bastaría.

Cuando llegaron al campo habían perdido a la mitad de sus fuerzas y el intento de liberación resultó, como poco, caótico. Nada más acercarse empezaron a dispararles y la mayoría se rindieron o huyeron. Llegaron a disparar a quienes creían alemanes, pero que eran en realidad oficiales serbios prisioneros. Además, pensaban que solo había 300 oficiales, pero eran muchos más. En su huida, quedaron rodeados por el fuego enemigo. Solo siete hombres del destacamento regresaron sanos y salvos a sus líneas. Hammelburg fue liberado poco más de una semana después.

Aún se discute si Patton ordenó la misión con el único fin de liberar a uno solo de sus prisioneros: su yerno. Fuera como fuese, se arrepintió de cómo se llevó a cabo la misión, aunque no de haberla realizado. «En toda la campaña de Europa no cometí ningún error, excepto no haber enviado una fuerza mayor para tomar Hammelburg», escribió el orgulloso general.

de Montgomery. Bergström apunta que «desde la perspectiva de Hitler, era lo más inteligente que se podía hacer, mientras esperaba la siguiente ofensiva rusa en el Vístula. Fue cuidadosamente planeada y preparada y fracasó sobre todo por dos factores que podían no haberse producido: primero, porque las líneas de suministros alemanes fueron cortadas por la aviación aliada cuando el tiempo mejoró el octavo día de la ofensiva, y segundo, porque las SS, menos competentes que el ejército regular, la Wehrmacht, recibieron en cambio la responsabilidad de conseguir los objetivos más importantes».

ERRORES DE AMBOS BANDOS EN LAS ARDENAS

El alto mando alemán evaluó sus pérdidas humanas en 20 000, más 20 000 desaparecidos y 40 000 heridos. La Luftwaffe quedó destruida y la moral de la Wehrmacht



GETTY

A las órdenes del general Patton, soldados estadounidenses penetraron en el campo alemán de Hammelburg.

El caos fue tal, que los soldados abatieron a algunos de los prisioneros.

MONTGOMERY FUE MUY CRITICADO POR LA OPERACIÓN MARKET GARDEN, UNA AMBICIOSA MISIÓN AEROTRANSPORTADA

ya no se recuperó. A mediados de enero, el Ejército Rojo se adentraba en Polonia, y no tardaría en alcanzar la frontera alemana.

Las bajas aliadas fueron similares: 1400 británicos desaparecidos y 20 000 muertos, y 23 000 bajas estadounidenses (con episodios como la masacre de Malmedy), cifras que provocaron duras críticas a Montgomery, acusado de múltiples errores y de buscar protagonismo sacrificando a los soldados.

Fuese mejor o peor idea, lo cierto es que las SS combatieron ineficazmente y aquella sangrienta ofensiva que intentaba, a la desesperada, cambiar el rumbo de la guerra estuvo lejos de alcanzar su objetivo. Hitler perdió su última oportunidad de invertir el curso de la contienda y la batalla marcó el inicio del fin del Tercer Reich.

Aparte de por las Ardenas, Montgomery fue muy criticado por la Operación Market Garden, ambiciosa misión aerotransportada que combinaba dos operaciones: tomar puentes estratégicos en Holanda gracias al avance simultáneo de unidades blindadas terrestres y, una vez despejado el camino, crear un corredor a través del cual podrían avanzar hasta el Ruhr, el corazón industrial del Tercer Reich, y cruzar el Rin, la última barrera natural antes de entrar en Alemania. Montgomery pretendía dar un golpe definitivo al enemigo que pusiera fin a la guerra para la Navidad de 1944.

El 17 septiembre de ese año, más de 20 000 soldados de élite fueron lanzados sobre una Holanda ocupada por los alemanes, tras las líneas enemigas. En aquella misión imposible encontrarían la gloria o la muerte.

RETIRADAS EQUIVOCADAS

Aunque lograron tomar con éxito los primeros puentes, la operación fue un gran fracaso al no poder ocupar el puente final en Arnhem. La contraofensiva alemana fue implacable. El corredor que los aliados pretendían mantener se convirtió en escenario de un enfrentamiento infernal durante nueve días. Frente a los alrededor de 17 000 soldados aliados muertos, heridos o desaparecidos, los alemanes perdieron unos 8000.

Pese a todo, para muchos, la operación estaba bien planificada y nadie cuestionó el heroísmo de las tropas de Montgomery, incluido este: «Entre todas las unidades, ninguna actuación me ha motivado más ni ha causado más admiración que la ejecutada durante nueve días por la Primera División Aerotransportada británica». Desde entonces, Market Garden es motivo de referencia para los cuerpos aerotransportados. La gran derrota aliada fue también la última de las grandes victorias tácticas del Tercer Reich en el Frente Occidental.

Tampoco faltaron los errores y los intentos fallidos en las fuerzas del Eje. Entre sus principales fracasos estratégicos destacan dos órdenes de retirada que demostrarían estar equivocadas: la de Dunkerque y la Operación Hércules, que debía conquistar la isla de Malta.



El mariscal de campo Montgomery fue muy criticado por sus errores en las Ardenas, que causaron muchas bajas. Arriba, en el centro y rodeado por el británico Dempsey, los estadounidenses Hodges y Simpson y el canadiense Crerar (de izquierda a derecha).

En Dunkerque, en una de las decisiones más discutidas de toda la contienda, los alemanes optaron por detener su avance, dando así tiempo a los aliados para organizar el llamado «milagro de Dunkerque». Creyeron que estaban irremediablemente perdidos pero, contra todo pronóstico, no fue así. En mayo de 1940 los nazis lanzaron su primera ofensiva en Dunkerque, rompiendo sin apenas dificultad las líneas francesas y avanzando hacia el Canal de la Mancha. Una de las divisiones panzer estaba dirigida por un general apellidado Rommel y una de las divisiones inglesas por un tal Montgomery. Pasarían casi tres años antes de que ambos se encontraran en El Alamein, donde el inglés podría vengarse de la humillante derrota.

Al norte del avance germano quedaron aislados el Cuerpo Expedicionario británico, fuerzas galas y el modesto ejército belga. Todos los esfuerzos por salir de aquella trampa resultaron inútiles y Gran Bretaña decidió evacuar a sus tropas por mar. Pero solo tenía una salida: el puerto de Dunkerque. La noche del 26 de mayo se inició así la Operación Dinamo.

A la mañana siguiente se tomaron medidas excepcionales; además de reclutar todos los barcos de guerra y mercantes de la zona, se hicieron con centenares de barcos de pesca, motoras, remolcadores, yates, botes salvavidas... Mientras los barcos grandes embarcaban a los soldados en el puerto, los pequeños — «la Armada Mosquito» — no dejaban de llegar hasta estos hombres desde las playas.

Gracias a la solidaridad de la población inglesa, Gran Bretaña logró una retirada modélica y la operación fue un éxito. Se pudo evacuar a cerca de 340 000 soldados (más de 215 000 eran ingleses y el resto, franceses y belgas). Aunque eso no hizo olvidar la contundente derrota militar a Churchill, que advertiría ante el Parlamento: «Hemos de procurar no tratar este rescate como si fuera una victoria. Las guerras no se ganan con evacuaciones». Pero la opinión pública y la población solo veían el heroísmo de los rescatadores, no solo marineros sino también pescadores y

gente anónima. Lo importante para muchos era que, pese a todo, Inglaterra había logrado resistir. Dunkerque se convirtió en un mito del valor británico, algo esencial cuando Alemania aún parecía imbatible. Si los alemanes no hubiesen cesado su ataque, se habría cerrado a los aliados toda vía de escape. ¿Por qué lo hicieron? Según algunos investigadores, Hitler, por entonces amo de Europa, quería firmar la paz con Inglaterra y, si apresaba a todo el Cuerpo Expedicionario británico, los humillados ingleses quizá no habrían accedido. En todo caso, parece ser que fue el jefe de la ofensiva, Von Rundstedt, quien pensó que necesitaban descansar y que debían reservar los tanques para la conquista de Francia. El Estado Mayor alemán quería que los panzer siguiesen a Dunkerque, pero él convenció a Hitler de que se detuviesen. Cuatro años después, otra orden de Hitler detendría a los tanques que podían haber frustrado el desembarco de Normandía, y Alemania perdió la guerra. Pero para eso aún faltaba mucho.

Hitler perdió otra oportunidad de oro en la isla de Malta. Convencido de la necesidad de capturar el estratégico enclave, esencial para que los suministros y víveres para las fuerzas desplegadas en África no fuesen interceptados y llegasen a tiempo a su destino, dio luz verde a Rommel para la Operación Hércules.

DEMASIADAS EXPECTATIVAS

La operación debía ejecutarse en julio de 1942 con un ataque combinado de paracaidistas y tropas aerotransportadas. Sus principales objetivos eran los aeródromos británicos, desde donde se lanzaban los ataques contra la flota invasora. Pero, inexplicablemente, el Führer cambió de idea y la operación fue cancelada en favor de otro objetivo: Alejandría.

Llevados por el entusiasmo, Hitler y Mussolini creyeron a Rommel cuando les aseguró poder conquistar la ciudad egipcia. La sola idea les insufló grandes dosis de confianza, tanta que se olvidaron de Malta y destinaron a la División Folgore, creada expresamente para la misión en dicha isla, a Egipto.

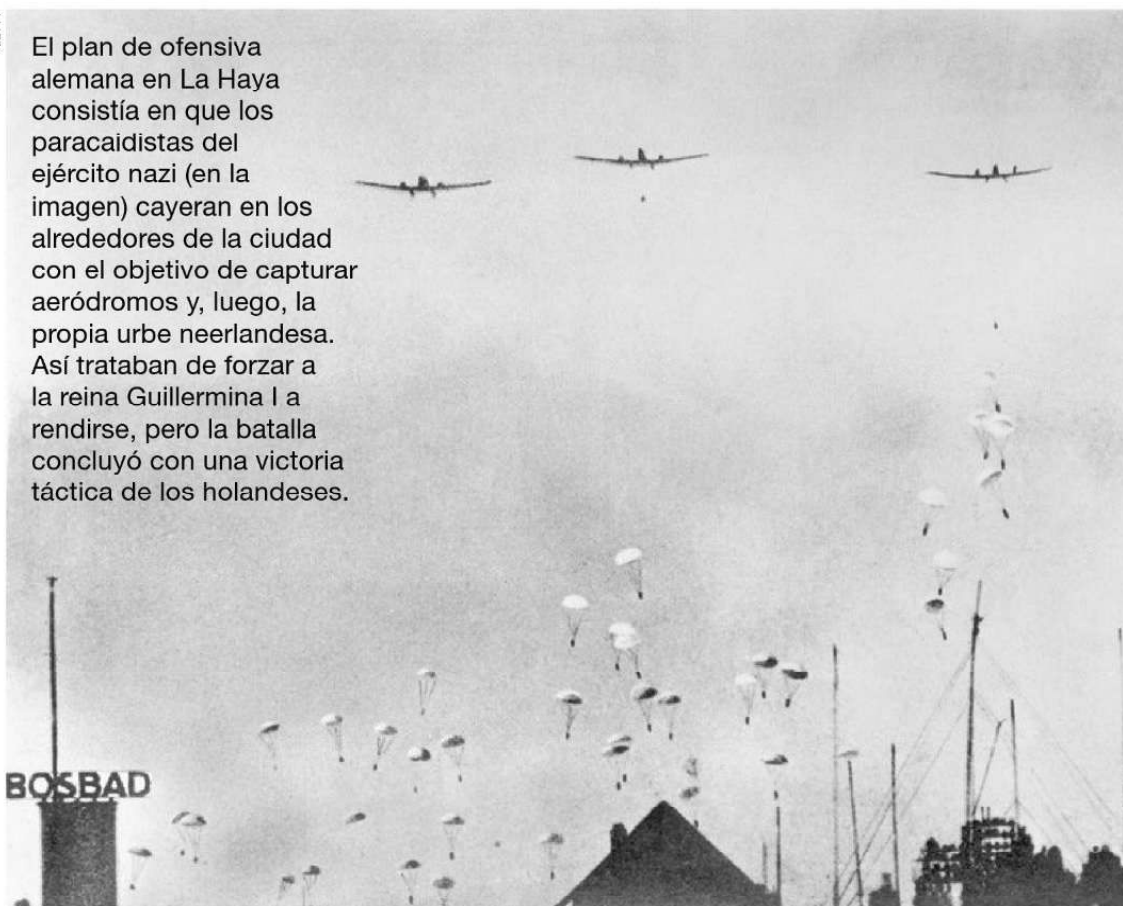
Rommel no entendía el motivo de la renuncia; una cosa no excluía la otra. Pensó que sus palabras se habían malinterpretado, pues se refería a que, para mantener Alejandría una vez conquistada, era necesario conquistar Malta. Esa falta de entendimiento entre los altos mandos resultaría fatal para Alemania, puesto que continuó la presencia de aviones y barcos en Malta, fracasó la campaña de Egipto y el Afrika Korps fue derrotado en El Alamein.

Otro malogrado plan del Eje pretendía lanzar cerca de La Haya paracaidistas que deberían hacerse con los aeródromos de Ypenburg, Ockenburg y Valkenburg y con la ciudad, tratando así de forzar la rendición holandesa y conquistar luego Gran Bretaña.

Creían que la clave del éxito era atacar por sorpresa, haciendo pensar a los holandeses que se dirigían hacia Reino Unido. Pero el paso de los aviones los

**HITLER Y MUSSOLINI CREYERON A
ROMMEL CUANDO LES ASEGURÓ QUE
PODRÍA CONQUISTAR ALEJANDRÍA**

El plan de ofensiva alemana en La Haya consistía en que los paracaidistas del ejército nazi (en la imagen) cayeran en los alrededores de la ciudad con el objetivo de capturar aeródromos y, luego, la propia urbe neerlandesa. Así trataban de forzar a la reina Guillermina I a rendirse, pero la batalla concluyó con una victoria táctica de los holandeses.



alertó y, aunque los hombres de Hitler pudieron tomar los tres aeródromos, la misión no llegó a buen término. Ni tomaron La Haya ni la reina Guillermina I firmó una rendición. Es más, varias horas después los holandeses contraatacaron. Pese a la victoria táctica de los holandeses, el considerado primer ataque paracaidista fallido de la Historia no tuvo excesiva repercusión para los nazis, gracias a sus triunfos en otros enclaves.

LA BATALLA DE KURSK

De todos modos, el mayor fracaso del Eje fue en el Frente del Este. 1943 marcó el inicio de la decadencia de las fuerzas de Hitler. Ese año perdieron casi 800 000 hombres en Stalingrado y se libró la batalla de Kursk, el más brutal y largo enfrentamiento entre tanques nazis y soviéticos, del 5 de junio al 23 de agosto. Participaron tres millones de soldados, 13 000 tanques y 12 000 aviones. Los muertos se contaron por cientos de miles.

Hitler necesitaba ganar en Kursk y reconocía que aquella batalla, la Operación Ciudadela, debía «concluir con un rápido y decisivo éxito». No fue así; estaba demasiado anunciada. Tanto, que los rusos pudieron preparar a conciencia una feroz resistencia y una ejemplar estrategia. La ofensiva significó el primer combate en que la *Blitzkrieg* (guerra relámpago) era derrotada antes de poder romper las defensas enemigas. Los alemanes ya no se recuperaron y el Ejército Rojo siguió su avance hacia Berlín.

Para algunos fue la batalla más decisiva de la contienda. Así lo cree el historiador Richard Overy, autor de *Por qué ganaron los aliados*: «En Kursk, el ejército soviético mostró por primera vez una organización superior a la alemana en el campo de batalla en verano, tomó la iniciativa y ya no volvió a abandonarla; Kursk desequilibró de manera irreversible el frente alemán».

Si tras Stalingrado se vio que Alemania no iba a ganar su guerra con Rusia, tras Kursk se supo además que serían los rusos los que la ganarían.

Durante la contienda hubo asimismo varios planes germanos para terminar con la vida de los líderes de los países participantes. Tras el fracaso de la Operación Long Jump, que pretendía acabar a la vez con Churchill, Roosevelt y Stalin, los alemanes trazaron otro plan para asesinar a Stalin. Todos los intentos de acabar con la vida del enemigo número uno de Hitler fracasaron. También la llamada Operación Zepelín.

OPERACION LONG JUMP: TRIPLE MAGNICIDIO

El 28 de noviembre de 1943 iba a iniciarse la Conferencia de Teherán, donde los tres grandes líderes aliados (Churchill, Roosevelt y Stalin) buscarían la manera de librarse para siempre de Hitler. Conscientes de que todos corrían peligro, buscaron un lugar neutral, alejado de los frentes y no demasiado lejos de Rusia, pues Stalin odiaba viajar. Pero Teherán era un nido de espías.

Tras descifrar el código naval estadounidense, los servicios secretos alemanes habían descubierto que aquel podía ser uno de los lugares de la reunión, así que tramaron un ambicioso plan: secuestrar al presidente estadounidense y asesinar a los otros dos. El encargado de orquestar la Operación Long Jump (Salto de Longitud) no fue otro que Otto Skorzeny, el «héroe» que había rescatado a Mussolini en los Abruzzos.



GETTY

Skorzeny, apodado «Caracortada», tras hacerse famoso por el rescate de Mussolini lideró la Operación Salto de Longitud.

El primer día del encuentro, aviones germanos lanzaron agentes paracaidistas sobre la ciudad, pero en el piso franco al que se dirigieron les esperaba una emboscada. El propietario, Ernst Merse, era un agente doble que trabajaba para alemanes y estadounidenses y, gracias a la coordinación de las inteligencias americana y británica, se logró frustrar la operación. Sabían que necesitaban un espía que no despertara sospechas, alguien de un país neutral que hablase varios idiomas: Merse, un hombre de negocios suizo, cumplía todos estos requisitos.

Pero ¿qué hubiera ocurrido de conseguir los nazis acabar con «los tres grandes»? Más que posiblemente, el caos. ¿Quién iba a sustituirlos en aquellas circunstancias? Probablemente, la guerra hubiera acabado antes.



La ciudad más norteña de Francia, Dunkerque, fue escenario en 1940 de la épica evacuación hacia Gran Bretaña de 330 000 soldados franceses y británicos, episodio que sería conocido como la Operación Dinamo. A la izda., tropas evacuadas llegando a buen puerto.

ASESINATO FRUSTRADO DE STALIN

La inteligencia alemana sabía que las medidas para garantizar la seguridad de Stalin estaban estudiadísimas y que cualquier intento de acercarse a él tenía escasas posibilidades. Por eso, prepararon el nuevo plan a conciencia. Reclutaron a una víctima de la represión de Stalin: Piotr I. Shilo, que sería a partir de entonces el comandante Tavrín, y se ocuparon de elaborar documentos a su nombre, de conseguir condecoraciones militares soviéticas auténticas y de justificar su presencia en Moscú por una baja tras haber sido gravemente herido. Y para darle la máxima credibilidad, le amputaron una pierna y le infligieron heridas reales que se suponía había recibido en el frente.

La operación hubo de abortarse en varias ocasiones por diversos motivos, posponiéndose hasta el 4 de septiembre de 1944. Esa noche, un avión despe-gaba de Riga con dos personas a bordo: Shilo —haciéndose pasar por Tavrín— y su esposa, entrenada como operadora; llevaban diversas armas y una moto-cicleta de marca soviética.

Pese a los cuidadosos preparativos, tampoco en aquella ocasión la cosa salió como se esperaba. El aparato recibió fuego enemigo y el piloto se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia. Los ocupantes pudieron salvar la vida, pero vecinos de la zona alertaron a las autoridades de que habían visto alejarse del lugar a dos personas en una motocicleta. En consecuencia, se bloquearon todas las carreteras que llevaban a Moscú y en la región de Smolensk, a las 5 de la mañana, un agente del NKVD detuvo un sidecar con un hombre y una mujer a bordo. Aunque su documentación parecía encontrarse en regla, les hizo acompañarlo. Pronto se comprobó que no existía ningún comandante Tavrín. Shilo lo «cantó» todo y, a cambio de salvar la vida, participó en un juego de radios que pasaría a la Historia como «Niebla» y con el que la contrainteligencia soviética pudo engañar a los alemanes durante dos meses.

El último intento de asesinar a Stalin, como el resto, había sido frustrado. Y, en cuanto dejaron de ser necesarios, sus protagonistas fueron acusados de traición, condenados a muerte y ejecutados. ■

El hombre del corazón de hierro (2017, Cédric Jimenez; aquí, una foto del rodaje), es la película más reciente sobre el despiadado Heydrich y la Operación Antropoide. Ya en 1943, el genial Fritz Lang rodó *Los verdugos también mueren*, con guión de Brecht. Y en 2016 se estrenó *Antropoide*.

CREDITO

OPERACIÓN ANTROPOIDE

CÓMO ACABAR CON EL MONSTRUO

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

O escanea el código QR:



ALBERTO PORLAN

Escritor y filólogo



El quinto mandamiento es muy escueto: no matarás. Tomado así no admite discusión, pero el Derecho, que ha conocido millones de asesinatos a lo largo del tiempo, examina la cuestión con más matices. Y la filosofía. Preguntémonos, por ejemplo, si es lícito matar a una persona que va a matar a dos, en cuyo caso nuestro crimen se convierte en la salvación de un semejante. ¿Y qué diríamos sobre matar a un monstruo que planea exterminar friamente a seis millones de seres humanos, hombres, mujeres y niños? ¿Sería eso un asesinato o más bien una bendición para la humanidad? Todos hemos fantaseado alguna vez sobre lo que hubiéramos hecho de haber estado en nuestra mano eliminar a Calígula, Stalin o Hitler antes de que se convirtieran en referentes del terror. Pero se trata de una ucronía, una paradoja temporal —en ellas se basan cientos de historias de ciencia ficción— que ha llegado incluso a nuestras pequeñas pantallas con series como *El Ministerio del Tiempo*. La paradoja consiste en que, aunque pudiéramos viajar en el tiempo, no podríamos de ninguna manera matar al ciudadano Iósif Vissarionovitch Djougachvili antes de que se convirtiera en Stalin, ya que entonces no habría existido el Stalin al que hubiéramos viajado en el tiempo para matar.

DE LA ANSCHLUSS A LOS ACUERDOS DE MÜNICH

Las fronteras en Centroeuropa se han movido mucho a lo largo de la Historia. Las antiguas regiones de Bohemia y Moravia, que integran hoy la República Checa,

recibieron durante las edades Media y Moderna una gran población alemana que contribuyó a su progreso. Después, ambas regiones se integraron en el Imperio Austrohúngaro, que se vino abajo en 1919 tras su derrota en la Primera Guerra Mundial. Fue entonces cuando Bohemia y Moravia decidieron formar una unidad política común con Eslovaquia y Rutenia a la que llamaron Checoslovaquia. Pero en 1938, con Hitler en la Cancillería de Berlín, los nazis plantearon la cuestión de las minorías germanohablantes y su decidida voluntad de integrarlas en el Reich de los Mil Años. En marzo se produjo la anexión de Austria (*Anschluss*) como consecuencia, entre otras cosas, de la oleada terrorista que desataron los nazis austríacos.



Fábrica Skoda de munición de artillería a pleno rendimiento en Pilsen, en 1938.

En vista de la pasividad de las potencias occidentales, Hitler prosiguió con sus planes y seis meses más tarde alentó a los descendientes de los alemanes que habían llegado a Bohemia y Moravia siglos antes y que componían cerca del 30 % de las regiones checoslovacas periféricas (los Sudetes) para que iniciaran una campaña de agitación que culminó con los vergonzosos Acuerdos de Múnich. Allí, las potencias occidentales abandonaron a su suerte tanto a la República Española, condenada a perder la guerra, como a la República Checa, que con los Sudetes perdió una parte de su territorio del tamaño de Galicia antes de ser invadida por completo seis meses más tarde, el 15 de marzo de 1939, y convertirse en un protectorado alemán. El interés primordial de los nazis era apoderarse de las excelentes fábricas checas Skoda, que pasaron inmediatamente a producir material de guerra para el Reich. La segunda actividad de los ocupantes fue «depurar la raza», de modo que pusieron sus focos en la localización y detención de judíos y gitanos, muy numerosos en aquellas tierras.



Heydrich se convirtió en el hombre de confianza de Himmler. Arriba, ambos en Viena, en 1938.

LA BOTA ALEMANA EN BOHEMIA-MORAVIA

El primer *Protektor* nazi de Checoslovaquia, que ahora volvía a llamarse Bohemia-Moravia, fue un diplomático, exministro de Asuntos Exteriores y gran jerarca del partido: Konstantin von Neurath. Hitler lo puso allí como una figura decorativa «blanda» bajo la que ejercer un control férreo de la población, que se encargó a las SS en la persona del sudete checo Karl Hermann Frank, hasta entonces Gauleiter de los Sudetes. La figura del Gauleiter o gobernador implicaba, en las zonas ocupadas, un seguimiento absoluto de las órdenes directas del Führer, especialmente de las tareas de «limpieza y liberación» de las razas inferiores en sus respectivos territorios. Frank, que como sudete conocía perfectamente la lengua y la sociedad checas, se puso manos a la obra al frente de la Policía y las SS emprendiendo la represión de opositores políticos y las detenciones de judíos y gitanos. A la vez inició una labor de zapa sobre el prestigio del anciano Von Neurath, que sin embargo se esforzaba cuanto podía: persiguió con saña a la disidencia, eliminó los partidos políticos, los sindicatos, la libertad de prensa, los derechos de reunión y manifestación y cerró los ojos a los excesos de celo de Frank.

Pero en Berlín, Hitler no lo consideraba suficiente, de manera que en septiembre de 1941 envió a Praga a un verdadero nazi, a un fanático nacionalsocialista llamado Reinhard Heydrich, que mantuvo a Frank como subalterno y se ganó en unas pocas semanas el sangriento apelativo de «el Carnicero de Praga». La vida de Heydrich es todo un paradigma del hombre nuevo del Reich, del nazi modélico, y merece la pena detenerse a analizarla. Su padre, compositor de algún renombre, fue designado director del Conservatorio de Halle, donde conoció a su madre y donde nació Reinhard en el año 1904. Se bautizó al niño en la religión católica y su infancia se desarrolló en un ambiente muy nacionalista, próximo a las corrientes *völkisch* que, desde finales del XIX, predicaban la vuelta a las esencias germánicas y la lucha contra todo aquello que pudiera considerarse causa de la decadencia de la raza. En realidad, el *völkisch* era una prefiguración incruenta del nazismo, un movimiento claramente racista y antisemita apoyado en el concepto de la superioridad germánica que Hitler identificaría luego con la supuesta raza aria.

ASÍ SE GESTO «LA BESTIA RUBIA»

En 1918, cuando terminó la Primera Guerra Mundial con la derrota humillante de Alemania, Heydrich era un jovencuelo de 14 años con el corazón inflamado de ardores patrios y convencido, así como el resto de su familia, de la teoría de la «puñalada en la espalda», que explicaba la reciente derrota en la guerra como efecto de la traición combinada de judíos y marxistas. Necesitaba encontrar una organización

UN JOVEN PATRIOTA ESLOVACO

El metalúrgico eslovaco Jozef Gabčík tenía 27 años cuando se produjo la invasión nazi de Checoslovaquia. Escapó de su país a través de Polonia y logró llegar a Francia, donde se enroló en la Legión Extranjera. Después luchó contra los nazis en Francia, antes de pasar a Inglaterra para integrarse en las fuerzas checas libres. Recibió instrucción como paracaidista en Cheshire y allí fue bien evaluado por sus superiores, que lo tenían por un elemento listo, hábil y valiente. Esto le valió ser considerado y aceptado para desempeñar la Operación Antropoide y, junto con el otro designado, Jan Kubiš, fue enviado a Escocia para entrenarse en el manejo de las armas cortas.

Fue él quien saltó frente al coche de Heydrich empuñando el arma, que se encasquilló, y fue también él quien abatió de dos disparos con su revólver Colt al chófer de «la Bestia», que iba en su busca. Tras el atentado, Gabčík y Kubiš estaban convencidos de haber fallado, y realmente fue así, ya que Heydrich murió a consecuencia de una infección generalizada unos días más tarde. Gabčík, refugiado en la cripta de San Cirilo, opuso una resistencia feroz a sus sitiadores hasta que, escaso de munición, decidió suicidarse con el último cartucho.



En la foto, Gabčík (1912-1942) con el uniforme de las fuerzas checas libres.



En las afueras de Kiev, capital de Ucrania, tuvo lugar en septiembre de 1941 el asesinato de casi 35 000 personas —33 771 de ellas, judías— por orden de «la Bestia Rubia».

en la que sentirse cómodo y probó suerte en varias de las agrupaciones juveniles que por entonces proliferaban en Alemania como respuesta a la reciente derrota, bajo eslóganes del tipo «¡Somos los dueños del mundo!». No encontró esa organización, así que fundó la suya propia.

Al año siguiente, cumplidos los 18, terminó sus estudios y, aunque él aún no lo sabía, empezó su carrera de nazi modelo. Se había convertido en un tipo bien parecido, rubio, de 1,85 m de altura, deportista (natación, vela, esgrima), apreciado por las mujeres e íntimamente convencido por su cuenta de los postulados que pronto defendería Hitler. Ingresó en los servicios de información de la Marina, pero fue expulsado por un turbio asunto de faldas, y aquel mismo día de su expulsión, 1 de mayo de 1931, solicitó su ingreso en el Partido Nazi.

Cayó en gracia, porque disponía de todas las papeletas para ello, y además tuvo mucha suerte. Dos semanas más tarde le condujeron a presencia de Heinrich Himmler, que lo adoptó al momento y a cuya sombra medraría el resto de su vida como sicario devoto y de total confianza. Pronto se vería al frente de los servicios de inteligencia nazis, de donde emanó la fuente de su poder, pues entró en conocimiento de los trapos sucios de todos los jefes, grandes y pequeños. Fue él quien extorsionó nada menos que al anciano presidente Hindenburg amenazándole con filtrar un desfalco de su hijo Oskar si no aceptaba a Hitler como Canciller.

EL NAZI QUE SIEMPRE ESTABA ALLÍ

Lo curioso es que sobre el propio Heydrich corrían rumores de que era judío. Empezaron muy pronto, alentados por el alud de enemigos que se fue haciendo, y le torturaron hasta el final. Es posible que contribuyeran a hacerle demostrar una especial ferocidad antisemita, que se hizo leyenda. Incluso alguien como Frick —que fue ministro del Interior nazi y sería ajusticiado en Núremberg por crímenes contra

la humanidad— sentía tal aversión por «el asesino Heydrich», como lo llamaba, que llegó a prohibirle la entrada en su Ministerio.

Heydrich aparece como el nazi que siempre estaba allí. Participó en el incendio del Reichstag, en el proyecto de los campos de concentración y en la planificación y ejecución de las dos noches que los nazis hicieron célebres, la de los Cuchillos Largos, en la que las SS se deshicieron de sus hasta entonces compañeros de las SA, y la de los Cristales Rotos, pistoletazo de salida para el Holocausto, del que Heydrich fue uno de los más aplicados y devotos artífices. Él y su amo Himmler diseñaron y presidieron los *Einsatzgruppen*, tropas de eliminadores que ejercían a discreción el asesinato sistemático de judíos, gitanos y sospechosos de resistencia en los territorios recién ocupados por el Reich. Mataron a centenares de miles sin dejar la menor constancia. El más sonado de sus crímenes tuvo lugar cerca de Kiev, en Babi Yar, con el resultado de 35 000 asesinatos a sangre fría. Heydrich, muy satisfecho de sus éxitos como genocida, fue quien organizó y monopolizó la famosa Conferencia de Wannsee donde, entre copas de licor y pastelillos, unos tipos cultos y bien vestidos adornados con insignias nazis debatieron científicamente acerca de los procedimientos más rápidos y económicos para exterminar del modo más eficaz posible a varios millones de hombres, mujeres, niños y ancianos por el simple delito de pertenecer a otra raza.

PRIMEROS PLANES PARA LIQUIDARLO

De modo que, en octubre de 1941, cuando fue enviado a Praga como *Protektor* del Reich, ya era conocido como «la Bestia Rubia». Alarmado, el gobierno legítimo checo exilado en Londres trazó junto a los servicios secretos británicos un

UN SOLDADO CHECO EXILIADO

Jan Kubiš fue en realidad el sustituto de su compañero Karel Svoboda, que había sido designado para acompañar a Gabčík pero se hirió de cierta gravedad durante los entrenamientos en Manchester. Kubiš había nacido en Chequia y era un valiente soldado. Preparó el atentado junto a Gabčík y cuando llegó el día presencié cómo se le encasquillaba el arma a su compañero antes de arrojar la granada anticarro modificada que no alcanzó el vehículo, pero que terminó siendo letal para Heydrich. El propio Kubiš resultó herido en la cara, pero de poca importancia, y escapó del lugar en la bicicleta que tenía preparada. Cuando las SS llegaron a la iglesia de San Cirilo donde se habían refugiado, él y un par de compañeros, que se habían instalado en la galería superior de la iglesia, consiguieron impedir durante dos horas el asalto de los 700 soldados SS que habían sido desplegados para atraparlos. Finalmente, sus compañeros, heridos de gravedad, se suicidaron y Kubiš murió desangrado, literalmente, a causa de sus heridas.



Antes de ingresar en el ejército, Kubiš (1913-1942) había sido *boy scout*.

plan para asesinarlo, al que llamaron Operación Antropoide por razones obvias. A ese fin fueron escogidos dos militares checos, Jozef Gabčík y Jan Kubiš [ver recuadros], que recibieron entrenamiento por el Servicio de Operaciones Especiales y saltaron en paracaídas cerca de Praga la noche del 28 de diciembre. En la capital checa recibieron ayuda de los grupos de la Resistencia interna, estudiaron minuciosamente los movimientos de Heydrich y trazaron varios planes para eliminar al «antropoide» en cuestión.

En un primer momento, pensaron en la posibilidad de matarlo en un tren, pero se disuadieron ellos mismos tras analizar las complicaciones que acarreaba. Llegaron a la conclusión de que sus únicas posibilidades de éxito pasaban por llevar a cabo el atentado durante los inevitables recorridos en automóvil entre la residencia oficial de Heydrich y su despacho en el Castillo de Hradčany, a pesar de que constantemente viajaba acompañado por una escolta de seguridad. El inconveniente era que, en esas condiciones, se enfrentarían con el problema añadido de abatir un blanco en movimiento, y si fallaban sería imposible intentarlo una segunda vez. De manera que se les ocurrió tender un cable de acero atravesando la carretera en el tramo de bosque que debía recorrer Heydrich, con la intención de tensarlo en el momento exacto en que pasara su Mercedes y ametrallarlo aprovechando los primeros momentos de confusión. Lo intentaron, pero sin éxito. No tenían suficiente información acerca de los movimientos de su víctima, así que tendieron el cable y esperaron horas y horas sin que apareciera, hasta que llegó una orden de la Resistencia ordenándoles regresar a Praga.



El pueblo checo de Lidice fue falsamente relacionado con el atentado, y el Führer ordenó su completa destrucción.

UN GIRO HACIA EL POPULISMO

El último recurso al que se agarraron Gabčík y Kubiš fue realizar el atentado en la propia ciudad, para lo cual estudiaron minuciosamente los desplazamientos de su enemigo en busca del mejor punto para llevar a cabo la temeraria acción.

Por entonces, habían transcurrido nada menos que cinco meses desde que saltaron en paracaídas, y en ese tiempo se habían producido novedades de importancia. Tras barrer a los opositores y reducir al mínimo la resistencia interior, Heydrich empezaba a aparecer en algunos ámbitos checos —contra todo pronóstico— como un benefactor. Lo cierto es que el Reich necesitaba la producción industrial checa para alimentar su inagotable sed de armamento, y Heydrich llegó

a la conclusión de que, para incrementar esa producción y disminuir el número de sabotajes, era preferible tener contentos a obreros y campesinos. Así que dictó una serie de medidas muy populistas que mejoraron sustancialmente las condiciones de los trabajadores y les hicieron mirar con otros ojos a sus ocupantes. Esto se veía con preocupación tanto por el gobierno checo en el exilio cuanto por los aliados, y no les faltaban razones.

EL «CARNICERO DE PRAGA» CAE EN LA TRAMPA

La mañana del 27 de mayo de 1942, Heydrich se levantó todavía más satisfecho de sí mismo que de costumbre. La víspera había conseguido su designio profundo como *Protektor*, que no era otro que convencer a los dirigentes títeres checos para entrar en la guerra al lado de los alemanes. Aquello suponía enfrentarse a una jornada de mucho trabajo (y de mucha gloria), de manera que se apresuró a llegar a su castillo-oficina prescindiendo de la escolta habitual. El monstruo estaba exultante: aquella hazaña política iba a encumbrarle más todavía ante los ojos de Himmler y del mismísimo Führer.

Cuando su reluciente Mercedes llegó a la altura del Hospital de Bulovka, había dos personas esperando en la parada del tranvía. Eran Gabčík y Kubiš y estaban dispuestos a todo. Gabčík se plantó delante del vehículo y desenfundó su metralleta Sten. Pero el arma se encasquilló, y Heydrich, envalentonado, mandó parar a su chófer y se levantó del asiento para disparar a Gabčík con su propia pistola. En ese momento, Kubiš le arrojó una potente granada anticarro, pero falló al lanzarla, de modo que estalló fuera del coche hiriendo en la cara al propio Kubiš. Sin embargo, algunos fragmentos de metralla perforaron la carrocería y el asiento, hiriendo a Heydrich, pero no mortalmente. El antropoide herido salió del coche disparando y trató de perseguir a Kubiš, pero se desplomó. Aunque sus heridas no eran graves,



Heydrich pagó con la vida el ir sin escolta y en un descapotable, aunque así pudo defenderse a tiros (aquí, la escena en el film *El hombre del corazón de hierro*).



El ataúd de Heydrich fue llevado en tren a Berlín y el 9 de junio de 1942 se le rindieron los máximos honores en una ceremonia a la que asistieron Himmler, su mentor, y Hitler.

una parte del relleno de su asiento hecho de crines de caballo había penetrado en su cuerpo junto a la metralla, lo que le produjo una violenta septicemia de la que murió una semana más tarde.

MATAR DESPUES DE MORIR

Tras el atentado, las SS desplegaron toda su capacidad para encontrar a los responsables. No lo hubieran conseguido de no ser por Karel Čurda, un miembro de la Resistencia que los delató a cambio de un millón de marcos. La familia Moravec, que les había dado asilo, recibió a la Gestapo a las 5 de la mañana. La madre pidió permiso para entrar en el cuarto de baño y se tragó de inmediato una cápsula de cianuro. A su hijo Ata, las SS lo torturaron todo un día, y luego lo emborracharon antes de mostrarle la cabeza de su madre metida en un cubo. El chico no lo soportó y reveló al fin el escondite de Gabčík y Kubiš en la cripta de la iglesia de los Santos Cirilo y Metodio de Praga, donde se defendieron hasta el último aliento y se llevaron por delante a 14 miembros de las SS.

Cuando murió Reinhard Heydrich, Adolf Hitler puso el grito en el cielo. Barajó la posibilidad de un escarmiento masivo y espeluznante, pero luego se contentó con la muerte de los responsables y sus familias, así como la destrucción completa del pueblo de Lidice, en donde todos los hombres fueron pasados por las armas, las mujeres deportadas y los niños repartidos entre familias de jerarcas nazis. En total, unas 5000 víctimas. Así que el antropoide asesino no cesó de matar incluso después de morir. ■



LAS FUERZAS
ESPECIALES DEL SAS

QUIEN
SE ATREVE
GANA

JOSE ANGEL MARTOS
Periodista y escritor



El Servicio Aéreo Especial (SAS, en sus siglas inglesas) fue copiado por multitud de ejércitos de los siglos xx y xxi. Esta imagen de uno de sus comandos corresponde a una misión en el norte de Túnez (enero de 1943).

GETTY

El lema «*Who dares wins*» (Quien se atreve gana) es una de las frases preferidas hoy en camisetas inspiracionales, e incluso hay quien se la tatúa en el brazo o el pecho. Pero es posible que no sepa quién la acuñó ni por qué.

Su autor fue un intrépido militar británico que, hastiado de su convalecencia en El Cairo a consecuencia de una herida al tirarse en paracaídas, concibió un arriesgado plan con el que minar el sólido funcionamiento de las fuerzas alemanas del Tercer Reich en África. Su nombre era David Stirling y el cuerpo de militares que iba a crear, el SAS, se convertiría más tarde en todo un mito.

Hoy, el Special Air Service (Servicio Aéreo Especial) es reconocido como el pionero de los cuerpos de operaciones especiales, que sería copiado por multitud de ejércitos. Pero en 1941 apenas era un proyecto personal de Stirling, por el que la burocracia del ejército no mostraba, en realidad, demasiado entusiasmo.

UN MILITAR ESCOCES DE ESPIRITU AVENTURERO

David Stirling era el último de una larga saga familiar de oficiales escoceses al servicio de Su Majestad y había mostrado un temprano interés por las grandes aventuras: estaba preparándose para subir al Everest cuando la guerra estalló, y entonces se decidió a cambiar el Himalaya por el regimiento de los Guardias Escoceses, en el que se alistó. No necesitaría mucho tiempo para encontrar una misión excitante: se presentó voluntario para una unidad llamada Comando 8, que junto con otras del mismo tenor acabaría formando la Layforce (Fuerza de Trabajo), un primer proyecto de unidad especial que tenía la misión de desestabilizar a las fuerzas del Eje interrumpiendo la comunicación entre sus bases y el frente, así como la de realizar intervenciones de asalto rápido, todo ello en el teatro de operaciones del Mediterráneo. Se llegó a plantear que esta unidad se encargara de la invasión de la isla griega de Rodas, que desde el final de la Primera Guerra Mundial había quedado bajo soberanía italiana. Sin embargo, la idea no se llegó a materializar y poco a poco la unidad fue desmontada, y sus efectivos se desperdigaron en misiones diversas.

El teniente Stirling se sintió frustrado. En su opinión, el Alto Mando había perdido una oportunidad. Estaba convencido de que una fuerza de pequeño tamaño, con soldados altamente motivados y capacidad de moverse rápidamente de un lugar a otro, podía infligir un gran daño al enemigo infiltrándose en el territorio dominado por él para atacar sus bases. Al encontrarse estas a muchos kilómetros del frente, podían resultar vulnerables ante operaciones relámpago, tan rápidas que, para cuando el grueso de las fuerzas enemigas reaccionara, los comandos británicos ya habrían desaparecido tan aprisa como habían llegado.

ARRANCA EL PLAN ENGANANDO A LOS NAZIS

En particular, Stirling estaba convencido de que los aeródromos de las fuerzas alemanas en África podían ser una víctima perfecta para su estrategia. Caminando todavía con muletas tras su accidente en paracaídas, se dedicó a peregrinar por los despachos de los principales mandos del ejército británico en El Cairo para venderles la idea. Harto de soportar negativas, decidió abordar directamente a las máximas autoridades militares y, en un encuentro improvisado, consiguió interesar al

STIRLING ESTABA CONVENCIDO DE QUE
UNA FUERZA DE PEQUEÑO TAMAÑO, CON
SOLDADOS ALTAMENTE MOTIVADOS,
PODÍA INFLIGIR UN GRAN DAÑO AL ENEMIGO



GETTY

Archibald David Stirling (1915-1990), escocés nacido en una familia aristocrática, cambió el montañismo por el ejército durante la Segunda Guerra Mundial y creó un mítico cuerpo especial de élite: el Servicio Aéreo Especial (SAS).

La primera unidad creada recibió el nombre de Destacamento L porque ya había un Destacamento K, aunque este era solo una ficción para hacer creer a los alemanes que las fuerzas británicas eran más numerosas.



general Neil Ritchie, vicecomandante británico en Oriente Próximo, que le facilitó el acceso al comandante en jefe, Claude Auchinleck. Y este acabó por concederle una pequeña fuerza de sesenta hombres para que pusiera en práctica su plan.

A la unidad se la llamó Destacamento L de la Brigada Especial del Servicio Aéreo. El nombre era bastante rebuscado y eso tenía un motivo: una de las obsesiones británicas en aquel momento era confundir a los alemanes para que creyeran que su Ejército del Aire contaba con una nutrida brigada de paracaidistas que operaba en el norte de África, algo que en realidad no era cierto. Ya habían inventado una unidad falsa denominada Destacamento K, por lo que decidieron ampliar el engaño dando continuidad a la improvisada nomenclatura con esta nueva fuerza real.

DESASTROSA PRIMERA MISION

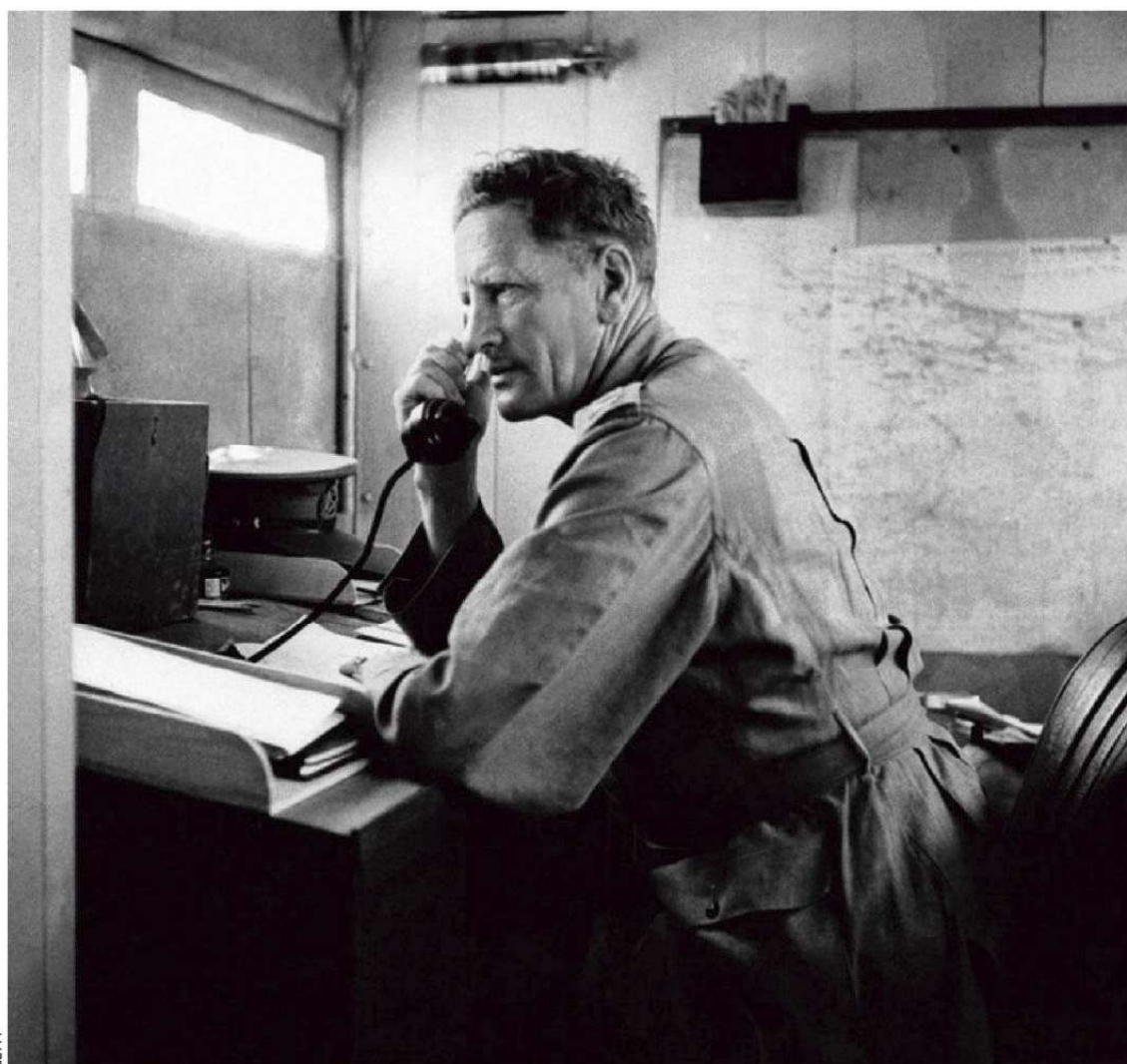
La primera misión de los hombres de Stirling fue un aterrizaje entre las líneas enemigas de los nazis que asediaban Tobruk, en noviembre de 1941. Se denominó Operación Squatter y estaba enmarcada dentro de una misión más amplia, la Operación Crusader, que intentaba romper el cerco establecido por Rommel en torno a la ciudad libia, que los británicos habían arrebatado previamente a los italianos. El lanzamiento en paracaídas de los sesenta soldados de Stirling sobre los aeródromos de las poblaciones de Gazala y Tmimi resultó un desastre.

Perjudicados por los fuertes vientos que soplaban en la noche del 16 al 17 de noviembre, cuando se realizó la operación, los comandos en muchos casos resultaron desviados de los objetivos en su descenso. Se lanzaron asimismo en paracaídas

**LOS BRITÁNICOS QUERÍAN APARENTAR
QUE CONTABAN CON UNA NUTRIDA BRIGADA
DE PARACAIDISTAS EN EL NORTE DE ÁFRICA**

explosivos, para que los hombres los pusieran en los aviones, pero estas cargas cayeron de forma muy dispersa, por lo que no pudieron ser recuperadas. Por si fuera poco, uno de los aviones que los transportaban fue derribado y murieron sus quince ocupantes. Después de tantos contratiempos, la primera operación del SAS se saldó con más de la mitad de la unidad —treinta y tres hombres— asesinada o capturada por el enemigo. Solo veintidós soldados volvieron a la base. En 2016 se recuperó una foto inédita de ellos posando en el desierto —cansados, llenos de polvo y tostados por el sol—, con su comandante, el altísimo David Stirling, destacando en el centro.

A pesar del resultado negativo, el Alto Mando británico en la zona valoró el ímpetu y la osadía de Stirling y, considerando que sus acciones podían ser potencialmente muy dañinas para los nazis, se le permitió ampliar sus efectivos con algunos de los soldados que habían formado parte de la extinta Layforce. El mismísimo general Montgomery dijo sobre Stirling: «Este chico está bastante, bastante loco, pero en una guerra siempre hay lugar para la gente loca».



El general Claude Auchinleck (1884-1981; la imagen corresponde a junio de 1942), comandante en jefe del Ejército Británico en Oriente Próximo, fue en principio reticente a las demandas de Stirling, pero acabó asignándole 60 hombres para el SAS.

«ASESINAR A ROMMEL SERÍA OBVIAMENTE MÁS FÁCIL QUE SECUESTRARLO, Y ES PREFERIBLE ASEGURAR LO PRIMERO»

«TAXIS» PARA IR POR EL DESIERTO

Pero lo cierto es que el coronel había aprendido de la experiencia y decidió sustituir los aterrizajes en paracaídas por desplazamientos sobre ruedas. Para ello recurrió a la colaboración del Grupo del Desierto de Largo Alcance (LRDG, en sus siglas inglesas), otra joven unidad fundada en 1940, que utilizaba camiones Chevrolet y Ford tuneados como vehículos militares para que pudieran soportar largos recorridos por el desierto. Ellos se encargarían de transportar a los comandos hasta sus objetivos y de recogerlos para huir rápidamente en cuanto hubieran completado la misión. Por esta función, los integrantes del SAS solían llamar humorísticamente «Servicio de taxi del desierto de Libia» a sus compañeros del LRDG.

Con su nueva estrategia y renovados medios de transporte, la segunda misión de los hombres de Stirling iba a tener un signo muy distinto. Se puso en marcha tan solo un mes después, en diciembre, y consistió en un ataque sorpresa —la Operación Green Room— sobre cuatro aeródromos alemanes cercanos a las costas de Libia, con el objetivo de destruir el mayor número posible de aviones enemigos. Para ello, los comandos llevaban bombas de explosión retardada, que debían colocar en los aeroplanos nazis.



El famoso y controvertido Montgomery, general y mariscal de campo británico protagonista de la guerra de África (arriba, montado en un tanque Grant en el Norte de África en noviembre de 1942), dio su apoyo a las «locuras» del SAS.



OBJETIVO: MATAR A ROMMEL

De entre la multitud de misiones realizadas en Francia por el SAS en 1944 para facilitar el avance aliado tras el desembarco de Normandía, destaca la Operación Gaff, el intento de asesinar a Rommel. Para dismantlar la fuerte resistencia que estaban encontrando en el primer mes de la invasión de Francia, los aliados pensaron que una fórmula rápida sería acabar con su líder militar, el carismático mariscal de campo Edwin Rommel, el más respetado de todos los oficiales nazis.

Gracias a una información casual, el teniente general del SAS había conocido la ubicación del cuartel general de Rommel en el castillo de los condes de La Rochefoucauld, en La Roche-Guyon. Eso le llevó a activar un equipo de seis hombres para asesinar o secuestrar al militar alemán. Al frente del grupo se encontraba un exlegionario y contrabandista francés, Raymond Couraud, y las órdenes que llevaba decían textualmente: «Asesinar a Rommel sería obviamente más fácil que secuestrarlo, y es preferible asegurar lo primero antes que intentar lo segundo y fallar». El 25 de julio de 1944, este equipo fue trasladado desde Londres hasta Orleans, donde sus integrantes se lanzaron en paracaídas. Ya en suelo francés, el comando se enteró de que el coche de Rommel había sido alcanzado unos días antes por un bombardeo de la RAF y él había resultado herido, por lo que se le había trasladado a Alemania y sustituido al mando de las tropas de ocupación por el mariscal Von Kluge. Al conocer esta circunstancia, la operación fue anulada.

TRES ACCIONES ESPECTACULARES

El resultado fue espectacular: 14 aviones destruidos por las bombas y otros 10 inutilizados, alguno de ellos a base de golpear el salpicadero y el cuadro de mandos con los puños hasta destrozarlos, ya que no tenían suficientes bombas. Algunas fuentes señalan que en la operación no murió ningún británico, pero otras hablan de dos bajas. En cualquier caso, se trataba de un balance tremendamente positivo, de forma que la confianza en los nuevos comandos fue en aumento.

Ya en 1942, los miembros del Special Air Service realizaron otra destacada acción, esta vez sobre el aeródromo libio de Adjabiya. Fue una misión en la que tan solo participaron cinco hombres: un oficial, dos sargentos y dos soldados rasos. Sus «taxis» los dejaron a 16 kilómetros del objetivo, distancia que completaron a pie bajo una climatología fría y lluviosa, que solo podían combatir a base de las pequeñas raciones de ron que llevaban consigo. Cuando a la mañana siguiente comprobaron que habían alcanzado el objetivo enemigo, tuvieron que esconderse durante todo el día, tendidos tras unas rocas, a la espera del cobijo de la oscuridad nocturna. Luego colocaron ocho bombas con las que consiguieron destruir o dañar cuarenta aviones alemanes e italianos, además de su almacén de municiones, mientras huían tranquilamente en medio de las explosiones.

Uno de los participantes en la misión, el sargento Jeff Du Vivier, escribió su testimonio de dicho momento: «¡Qué caos! Los pobres Jerries [uno de los mote con que se conocía a los soldados alemanes] estaban demasiado desconcertados con lo que estaba sucediendo como para preocuparse por cinco hombres de apariencia ordinaria que se apresuraban a abandonar el escenario de la devastación».

Pero lo mejor estaba aún por llegar para el SAS. En la noche del 26 de julio de 1942, sus hombres atacaron el aeródromo de Sidi Haneish dentro de la Operación Acuerdo, liderada por Stirling en persona. Tras un intercambio de fuego, las fuerzas del SAS irrumpieron en el aeródromo y dividieron sus vehículos en dos columnas, una a cada lado del lugar, disparando contra los aviones allí estacionados. Tal y como explica Manuel J. Prieto en su libro *Operaciones especiales de la Segunda Guerra Mundial* (La Esfera de los Libros, 2016), «disparar desde la pista a los aviones en tierra, quietos, mientras ellos se movían lentamente, era como participar en los juegos de tiro de las ferias: apuntaban a un avión, disparaban las ametralladoras Vickers que habían montado en los vehículos y, de repente, una vez tras otra, el avión en cuestión explotaba y comenzaba a arder».

UN PUNTO DE INFLEXION EN LA GUERRA EN AFRICA

La huida resultaría un poco más difícil, ya que cuando abandonaron el aeródromo era prácticamente de día. Tenían instrucciones de esconderse camuflando los vehículos y de no volver a ponerse en marcha hasta la noche, puesto que durante el día hubieran sido un blanco muy fácil para los aviones alemanes, sedientos de venganza. No obstante, tomando estas precauciones, lograron volver a su campamento el 28 de julio.

La arriesgada acción del SAS había diezmado los aviones del aeródromo, destruyendo 37 de ellos, la mayoría bombarderos o de transporte pesado. Fue un éxito considerable que dañó gravemente la logística del Afrika Korps. Además, los comandos británicos tan solo sufrieron una baja, un resultado prácticamente im-



El Servicio Aéreo Especial estuvo presente en multitud de operaciones relámpago en el escenario norteafricano, como la llamada Operación Bigamia sobre este puerto libio (arriba, una imagen de su estado tras el ataque).

posible si se hubiera lanzado una acción convencional contra el aeródromo. Para muchos historiadores, este ataque sobre Sidi Haneish marcó un punto de inflexión en el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial en el escenario norteafricano.

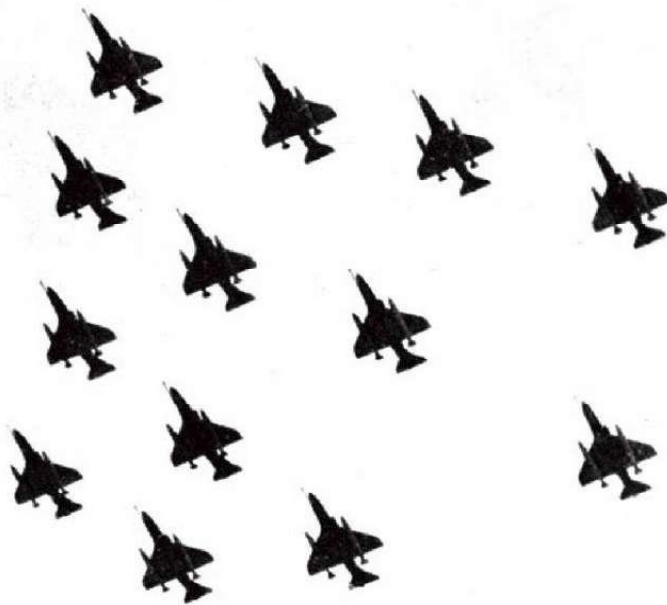
El prestigio y la fama de Stirling se dispararon. Los alemanes comenzaron a conocerlo por el mote que le había adjudicado Edwin Rommel: «el Mayor fantasma», por lo escurridizos que eran él y sus hombres.

Con este nuevo éxito en su haber, las peticiones de más recursos fueron atendidas enseguida. Sus comandos pasaron a llamarse desde entonces 1º del SAS e integraron en su seno a cuatro batallones británicos, uno francés y otro griego, además de una unidad de comando de la Marina llamada Special Boat Service (Servicio Especial de Embarcaciones).

EL «MAYOR FANTASMA», CAPTURADO

La presencia del SAS comenzaría a hacerse habitual en multitud de operaciones, como el *raid* sobre el puerto de Bengasi de septiembre de 1942 (Operación Bigamia). En una de ellas, en enero de 1943, los comandos llegaron hasta el norte de Túnez, donde debían cortar la línea de ferrocarril de Sousse. Los lideraba una vez más el creador del cuerpo, David Stirling, que para entonces ya había sido ascendido a teniente coronel. Además de sabotear las comunicaciones alemanas, quería unirse al 2º Regimiento del SAS, que lideraba su hermano Bill. Por entonces, al cuerpo de comandos se lo conocía como *Stirling and Stirling*.

Pero la suerte le volvió por primera vez la espalda al inaprensible oficial, que fue capturado junto a algunos de sus hombres en un *uadi* (rambla o cauce estacionalmente seco de un río) en el que se habían escondido y donde fueron descubiertos por los alemanes. Algunos de los miembros del grupo lograron huir y sobrevivieron gracias a la ayuda de los pastores de cabras locales, que les permitieron esconderse entre sus rebaños.



En la imagen, aviones de la Fuerza Aérea argentina en vuelo durante la guerra de las Malvinas (1982).

ALBUM

DE LAS MALVINAS A ORIENTE MEDIO

Tras el final de la guerra, el ejército británico creyó que ya no necesitaba al SAS y lo suprimió, pero lo volvió a recuperar para la guerra de Corea; aunque el escuadrón entrenado acabaría participando en la guerra de Malasia. En 1952 se añadió formalmente el 23º Regimiento del SAS a la lista de unidades del Ejército británico. Desde entonces, ha participado en multitud de acciones que requieren internarse entre los enemigos. Desde el golfo de Adén hasta Irlanda del Norte, sus hombres fueron ganando fama y provocando controversias. En la guerra de las Malvinas, su acción más conocida fue el ataque al aeródromo de la isla Borbón, la noche del 14 de mayo de 1982. Como si se tratara de evocar uno de los raids protagonizados en sus primeros tiempos en el norte de África, los comandos se infiltraron en la base y destruyeron seis aviones de ataque argentinos y otro de transporte. Su participación también ha sido señalada o rumoreada en la mayor parte de los conflictos recientes, desde Libia a Irak —donde combaten al ISIS— o Siria.

Sobre la guerra en este último Estado, medios británicos han publicado que el SAS ha entrenado a rebeldes antigubernamentales moderados. Y, aunque por lógica las fuerzas especiales actúan fuera del país, el SAS ha sido llamado a Inglaterra en algunos momentos de especial zozobra a raíz de los continuos atentados islamistas. Un helicóptero de una unidad conocida como Trueno Azul fue requerido tras los atentados en el Puente de Londres del 4 de junio de 2017.

Stirling escapó asimismo de los alemanes, pero fue capturado de nuevo aunque esta vez por los italianos, que no dudaron en presumir ante sus aliados nazis de ser más eficaces que ellos en custodiar al «Mayor fantasma». Finalmente, los alemanes decidieron no correr más riesgos con un rival tan escurridizo y lo trasladaron a Alemania; concretamente, al temible castillo de Colditz, que se había habilitado como prisión de alta seguridad. Allí tendría que permanecer David Stirling hasta el final de la guerra.

A pesar de la ausencia de su fundador y líder, para entonces la maquinaria del SAS ya estaba muy rodada e iba a resultar imparable. Habían destruido 250 aviones enemigos en total. El hermano de Stirling continuó al frente de la 2ª unidad, mientras que de la primera se hizo cargo el mayor Paddy Mayne, un irlandés del Ulster que había sido reclutado por sus méritos en acciones de comando en Lí-

bano contra los franceses del Régimen de Vichy. Bajo su liderazgo, se decidió renombrar al cuerpo como Special Raiding Squadron (Escuadrón Especial de Raids), aunque la segunda unidad siguió manteniendo sus antiguas siglas.

Las misiones asignadas se diversificaron, más allá de la guerra en África. Así, los miembros del SAS dieron apoyo a la invasión de Sicilia en 1943 capturando baterías enemigas o tomando pequeños pueblos para facilitar la ocupación por el grueso de las tropas. Luego fueron asignados a cometidos en la península Itálica, donde cooperaron con los partisanos.



El castillo de Colditz, situado en el estado de Sajonia fue utilizado por los nazis como cárcel de máxima seguridad durante la Segunda Guerra Mundial. Allí estuvo encerrado David Stirling después de ser capturado en Túnez en 1943.

LA ELITE DEL EJERCITO BRITANICO

De todas formas, el potencial de los comandos para el sabotaje y la guerra entre líneas no fue plenamente aprovechado por el establishment militar, que los contemplaba como algo demasiado ajeno al academicismo de la guerra. Esto acabó por cansar a algunos, y en particular a Bill Stirling, que dimitiría de su puesto al frente de la 2ª unidad en 1944.

Finalmente, lograron tener una función bastante relevante en apoyo del desembarco de Normandía y de la posterior ocupación de Francia. Para entonces se recuperó la denominación de SAS y se los constituyó en brigada con un total de cinco unidades, dos de ellas formadas por franceses y otra por voluntarios belgas. Todos ellos adoptaron en su organización el espíritu e incluso el lema («*Qui ose gagne*», en francés) de sus predecesores británicos.

Los elusivos comandos del SAS se habían convertido para entonces en una constante molestia para las tropas de Adolf Hitler, protagonizando multitud de sabotajes. El Führer había emitido una orden ya a finales de 1942 instando a que los enemigos capturados en *raids* y acciones encubiertas fueran «aniquilados hasta el último hombre» y dejando esta tarea en manos de la SD, la agencia de inteligencia de las SS. Algunas de estas ejecuciones fueron terriblemente masivas: por ejemplo, una de 34 miembros del SAS en julio de 1944, y otra de 31 soldados en octubre del mismo año.

Enfrentados a un peligro suplementario, los comandos del SAS se convirtieron así en héroes: no solo asumían las misiones más peligrosas en territorio hostil, sino que también se enfrentaban al máximo castigo. Con esta fama cimentada durante la Segunda Guerra Mundial, el SAS es hoy todo un mito y sus hombres, la élite del ejército británico del siglo XXI. ■

Un tanque de la
división de las SS Das
Reich cruza un río
en 1941, durante la
invasión de la
Unión Soviética.

ASCAWWW.BRIDGEANART.COM





¿POR QUÉ NO HIZO CASO
STALIN DE LAS ADVERTENCIAS
SOBRE LA INVASIÓN ALEMANA?

OPERACIÓN BARBARROJA

ANA MOUREIDO
Periodista

Josef Stalin tardó solo tres minutos en ponerse al teléfono, pero al general Gueorgui Zhúkov le pareció una eternidad. Cuando al fin lo tuvo al otro lado de la línea, las palabras le salieron a chorros. Aviones alemanes bombardeaban la Unión Soviética a lo largo de un extenso frente. Había ciudades en llamas, entre ellas Sebastopol, el gran puerto de la península de Crimea. El general pedía permiso para lanzar un contrataque inmediato. La parrafada de Zhúkov tuvo como respuesta el silencio. Solo se oía el sonido de la respiración de Stalin, lenta y profunda, una señal que no presagiaba nada bueno. «¿Me ha entendido?, preguntó Zhúkov. «¿Camarada Stalin?»». Tras unos segundos, Stalin habló por fin, pero no dio en realidad ninguna respuesta. Simplemente convocó una reunión urgente con el Politburó y los generales del ejército. Una hora más tarde, a las 05:45 del 22 de junio de 1941, la intervención del dictador soviético fue casi incomprensible. Pálido y desorientado, sentado a una mesa cubierta con un paño verde, Stalin jugueteaba con su pipa y musitaba incoherencias.

Tal nivel de conmoción resultaba comprensible: el ataque alemán contra la Unión Soviética era abrumador y devastador. En unas pocas horas, 98 divisiones habían cruzado la frontera a lo largo de los 1200 kilómetros que iban desde el mar Báltico hasta los Cárpatos. Los bombarderos sembraban la muerte y la destrucción en ciudades e instalaciones militares desde Leningrado hasta Izmaíl, en Ucrania. La Fuerza Aérea del Ejército



Confiado en la palabra de Hitler, Josef Stalin (sobre estas líneas) no dio ninguna credibilidad a los informes que le advertían de una invasión de la Unión Soviética.

STALIN SE DIO CUENTA DE QUE LA UNIÓN SOVIÉTICA TENDRÍA QUE HACER FRENTE A ALEMANIA EN SOLITARIO SI HABÍA UNA INVASIÓN

Rojo se había visto especialmente perjudicada. Varios miles de aviones habían sido destruidos antes de despegar. El ataque, sin embargo, no debería haber sido una sorpresa. Altos mandos del ejército, espías, soldados, trabajadores ferroviarios y agentes fronterizos habían proporcionado, una y otra vez, evidencias más que suficientes de que había una invasión en marcha. Pero Stalin prefirió ignorar todas las advertencias, quizás porque, dos años antes, se había comprometido en un pacto con el dictador alemán Adolf Hitler.

AMISTAD A LA FUERZA

La relación entre ambos líderes, sin embargo, estuvo sometida a tensiones desde el primer momento. Hitler nunca escondió sus intenciones de anexionarse la Unión Soviética e incorporarla a la Alemania nazi. La idea de que las áreas situadas al este constituían *Lebensraum* («espacio vital») para la población alemana y podían además proporcionarles petróleo, grano y otros recursos se encontraba en el centro de la ideología nazi. Stalin estaba al tanto de esas pretensiones, pero hasta finales de los años treinta no vio ninguna evidencia de que Hitler pretendiera de verdad llevarlas a la práctica en un futuro cercano.

Por otra parte, el dictador soviético estaba muy ocupado con otros proyectos. Cuando, tras la muerte de Lenin, en 1924, subió al poder, el país sufría un importante retraso tecnológico y militar. Stalin lanzó un ambicioso programa de industrialización a gran escala en el que el dinero procedente de las exportaciones agrícolas se utilizó para construir fábricas y fomentar la industria militar.

Para 1938 era difícil seguir ignorando las aspiraciones expansionistas nazis. Primero Hitler se apoderó de Austria, luego de los Sudetes y, un año más tarde, del resto de Checoslovaquia. Las potencias occidentales no hicieron nada para impedirlo. El primer ministro británico, Neville Chamberlain, se mostró muy satisfecho con el compromiso de «paz para nuestro tiempo» arrancado a Hitler, y Stalin se dio cuenta de que la Unión Soviética tendría que hacer frente a Alemania en solitario si se producía una invasión. Entonces decidió hacer de la necesidad virtud y, el 23 de agosto de 1939, el ministro de Asuntos Exteriores soviético, Viacheslav Mólotov, firmó con su colega alemán, Joachim von Ribbentrop, el Pacto de No Agresión.

El acuerdo comprometía a ambos países a mantenerse neutrales en caso de conflicto con terceros e incluía un protocolo secreto por el que la Alemania nazi y la URSS se repartían la Europa del este. Stalin se quedaba con Finlandia, Letonia, Estonia, Besarabia y el este de Polonia; Alemania se adjudicaba la parte occidental de este último país. El 1 de septiembre de 1939, las fuerzas de Hitler invadieron Polonia por el oeste. Unas semanas más tarde, de acuerdo con las condiciones del pacto, la Unión Soviética atacó a los polacos por el este.

STALIN FUE ADVERTIDO PRONTO

La Unión Soviética contaba con una extensa red de espías y agentes, y desde Bulgaria llegaron informaciones muy preocupantes. A comienzos de julio de 1940, Hitler estaba a punto de derrotar a Francia y, según la fuente búlgara, ya planeaba el siguiente movimiento para conseguir su objetivo de dominar Europa.

Según un informe enviado por el jefe de la inteligencia militar soviética, Iván Proskúrov, «los alemanes aspiraban a firmar un armisticio con Francia. Italia amenazaría militarmente a Francia y el resultado sería la paz. Después de firmar la paz, Alemania pondría a punto a su ejército, junto a Italia y Japón, y atacaría por sorpresa a la URSS». Cuatro días después del informe de la fuente búlgara, Italia declaró la guerra a Francia. El 22 de junio, los franceses firmaron el armisticio con Alemania y, dos días más tarde, con Italia. Un mes después, Hitler se reunió en la residencia

LA PARANOIA DEL LÍDER SOVIETICO DEBILITO AL EJERCITO ROJO

La calidad de las fuerzas armadas soviéticas cayó en picado a finales de los años treinta, cuando Stalin empezó a temer un golpe contra él y deportó y asesinó a miles de oficiales. Las purgas se cebaron en los altos mandos. De cinco mariscales, tres fueron ejecutados.

La ira de Stalin fue más allá de lo personal y afectó también a la calidad y el ritmo de producción de armas y equipos. Una de las consecuencias de esta posición fue la renuncia a desarrollar nuevo armamento táctico, como, por ejemplo, aviones de combate. Cuando se firmó el pacto de no agresión con Alemania, el 80 % de los tanques y la mayoría de los aviones soviéticos estaban anticuados y no servían para una defensa efectiva del país.

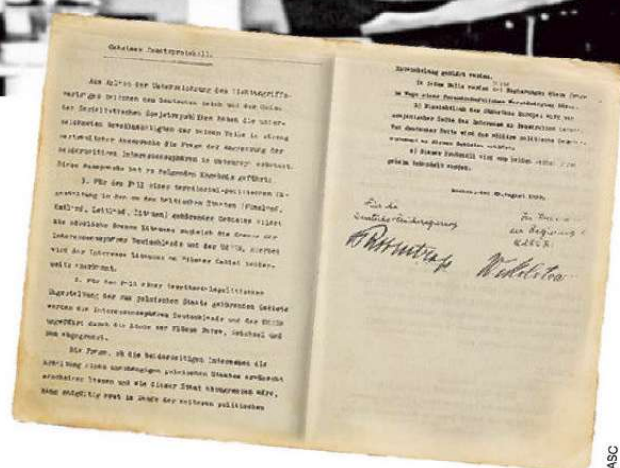


Al inicio de la Segunda Guerra Mundial, la mayoría de los tanques soviéticos estaban obsoletos.

ASC



Hitler no estuvo presente cuando, en 1939, la Unión Soviética y Alemania firmaron el Pacto de No Agresión, pero Stalin entró en la sala en la que los dos ministros de Exteriores, Viacheslav Mólotov y Joachim von Ribbentrop, estampaban sus firmas. Un protocolo adicional secreto del Pacto repartía el este de Europa entre Alemania y la URSS.



de Berghof con la cúpula militar alemana y esbozó los planes de invasión de la Unión Soviética.

Stalin recibió el informe de Proskúrov, pero se desconoce su reacción. Luego, durante todo el año siguiente, aparecieron, unas tras otras, nuevas revelaciones sobre los planes alemanes. El 21 de febrero de 1941, el agente húngaro Alexander Rado transmitió el siguiente mensaje: «Alemania tiene 150 divisiones en el este. La ofensiva alemana empezará a finales de mayo». Y, sin embargo, ni Stalin ni los generales soviéticos vieron motivos de alarma. El espía Richard Sorge, que contaba con fuentes en los círculos más importantes de Alemania, advirtió repetidamente de que las divisiones alemanas se dirigían hacia el este desde Francia, pero la información cayó también en saco roto.

MUCHOS INFORMES QUE DABAN CUENTA DEL APLAZAMIENTO DE LA OPERACIÓN LEÓN MARINO NUNCA LLEGARON AL KREMLIN

Un informe remitido el 17 de abril desde Praga decía: «Oficiales alemanes de alto rango destacados en Checoslovaquia han comentado que las divisiones alemanas se están concentrando en la frontera occidental de la URSS. Se cree que Hitler atacará la URSS en la segunda mitad de junio». Stalin lo leyó y sufrió un ataque de ira: «¡Provocación inglesa!», escribió con tinta roja en el margen del papel.

EL PELIGROSO ESCEPTICISMO DEL LIDER

Las palabras elegidas eran reveladoras. Stalin se negaba a creer que Hitler fuera a atacar a la Unión Soviética antes de derrotar a Inglaterra. La suposición no era descabellada, puesto que el plan original de Hitler era desembarcar en la costa inglesa en 1940 —Operación León Marino—, pero, en vista de la fuerza con que había resistido la RAF, la idea fue pospuesta indefinidamente.

Lo cierto es que el desarrollo de la Batalla de Inglaterra invalidaba todas las ideas previas. Cuando dio el visto bueno al Pacto de No Agresión, Stalin pretendía enfrentar a Alemania y la Europa capitalista en una larga y agotadora guerra que dejaría el continente a merced del comunismo soviético, pero luego fue incapaz de responder efectivamente a la nueva situación estratégica. Se negó a aceptar que Hitler había cambiado de idea y que las circunstancias eran ahora menos favorables para la URSS.

No fue el único en negar la realidad. Muchos de los informes que daban cuenta del aplazamiento de la Operación León Marino nunca llegaron al Kremlin. El motivo era el miedo. Fuentes del Servicio de Inteligencia Exterior de la Unión Soviética (SVR) declararon tras la Guerra Fría que el servicio sufrió muchas pérdidas debido a la llamada «opresión». Stalin no toleraba la menor oposición y cualquier agente que le contradijera corría un serio riesgo de ser detenido y torturado. Por este motivo, muchos miembros del servicio de inteligencia fueron asesinados o encerrados en los terribles campos de concentración del Gulag.

IVAN PROSKÚROV, JEFE DE LA INTELIGENCIA MILITAR

La carrera de Proskúrov despegó cuando este era oficial de la Fuerza Aérea del Ejército Rojo. En 1938, en una reunión sobre desarrollo aéreo, habló sin tapujos antes de que Stalin tuviera oportunidad de intervenir. Aunque este comportamiento era inaudito y se consideraba una falta de respeto, en 1939 el líder soviético lo nombró jefe de la Inteligencia Militar (RU). Como nuevo responsable de los servicios de información, Proskúrov advirtió debidamente a Stalin sobre el peligro de un ataque alemán.



ASC



Sobre estas líneas, reunión de oficiales alemanes y soldados de una unidad de tanques de la Unión Soviética en Polonia. La fotografía es del 29 de septiembre de 1939.

En 1938, Stalin había liquidado a una gran cantidad de agentes y los que quedaban no se atrevían a hablar. La excepción fue Iván Proskúrov, que desde el principio había advertido a Stalin sobre los planes de Hitler. Quizás por eso su carrera al frente del servicio de inteligencia fue corta. En julio de 1940, fue reemplazado por un candidato más dócil y, al año siguiente, fusilado.

SOPLOS DE LOS FERROVIARIOS

La información no procedía solo de espías y agentes. Empleados de la autoridad ferroviaria encargada de mejorar el funcionamiento de la red de ferrocarriles dejaron constancia de las sospechosas actividades que tenían lugar al otro lado de la frontera alemana. Un informe de julio de 1940 decía que, en Polonia, había un número inusualmente elevado de locomotoras arrastrando vagones cargados con cemento y hierro, materiales necesarios para la construcción de instalaciones militares. Ese mismo mes, el día 20, se informó de un cargamento aún más sospechoso. «En los últimos días, en la estación de Sedlets se han descargado unidades de tanques que luego han partido en dirección a la frontera soviética». En diciembre, el mismo organismo comunicó que los alemanes habían abierto cinco aeródromos cerca de Varsovia y construido depósitos de combustible con capacidad de hasta 50 000 litros a una profundidad de treinta centímetros bajo tierra.

Las tropas fronterizas que vigilaban la frontera soviética occidental desde el mar de Barents, en el norte, hasta el mar Negro, en el sur, también detectaron señales de una invasión inminente. Desde principios de 1941, una serie de agentes del



Stalin haría ejecutar a varios de los políticos que lo rodeaban en este desfile del Primero de Mayo.

servicio de inteligencia militar alemán, la Abwehr, habían estado cruzando la frontera. Venían de las bases de operaciones de Königsberg, Varsovia y Cracovia, y su comportamiento era muy sospechoso.

Un informe del 8 de enero de 1941 aseguraba que tenían órdenes de llevar a Alemania muestras de combustibles y lubricantes de vehículos militares y aviones. Algunos de estos espías, detenidos en Ucrania y Bielorrusia con dinero soviético en su poder, habían confirmado esta información y aclarado que las muestras debían ser suficientes para que fuera posible analizarlas.

Todos los indicios apuntaban a que la intención era averiguar si el combustible soviético podría ser utilizado en vehículos militares alemanes cuando comenzara la invasión. El oficial de seguridad que recibió este informe no vio motivos para tomar ninguna medida drástica. «Tenemos que aclarar las razones para estas tareas», anotó con cautela en el margen del documento.

Ni siquiera la presencia de tanques, camiones militares e incluso cañones a pocos kilómetros de la frontera llevó al Kremlin a tomar medida alguna. Cuando un soldado de un puesto de guardia de Przemyśl, en la actual Polonia, vio el cable de un teléfono de campaña que sobresalía en la ribera del río San, en la frontera alemana, supuso que debía tratarse de una línea que iba del lado alemán al soviético.

ENGANO EPISTOLAR

Stalin demostró ser un eficiente manipulador en su propio país, pero no era un hombre de mundo. Hitler se aprovechó del hecho de que nunca había viajado al extranjero, así como de su escasa experiencia en política internacional. En los archivos soviéticos se han encontrado cartas, cuya autenticidad ha sido acreditada, en las que el dictador nazi le aseguraba al soviético que mantenía su intención de invadir el Reino Unido y juraba que los movimientos de tropas hacia el este eran simplemente para protegerse contra un posible bombardeo británico. «Las aproximadamente 70 divisiones serán desplegadas a lo largo del lado alemán de la fronte-

**LA ESPERANZA DE STALIN ERA QUE
BRITÁNICOS Y ALEMANES SE AGOTARAN
EN UNA GUERRA DE DESGASTE**

ra polaca para dar protección contra los bombarderos y los servicios de inteligencia británicos», escribió Hitler el 31 de diciembre de 1940.

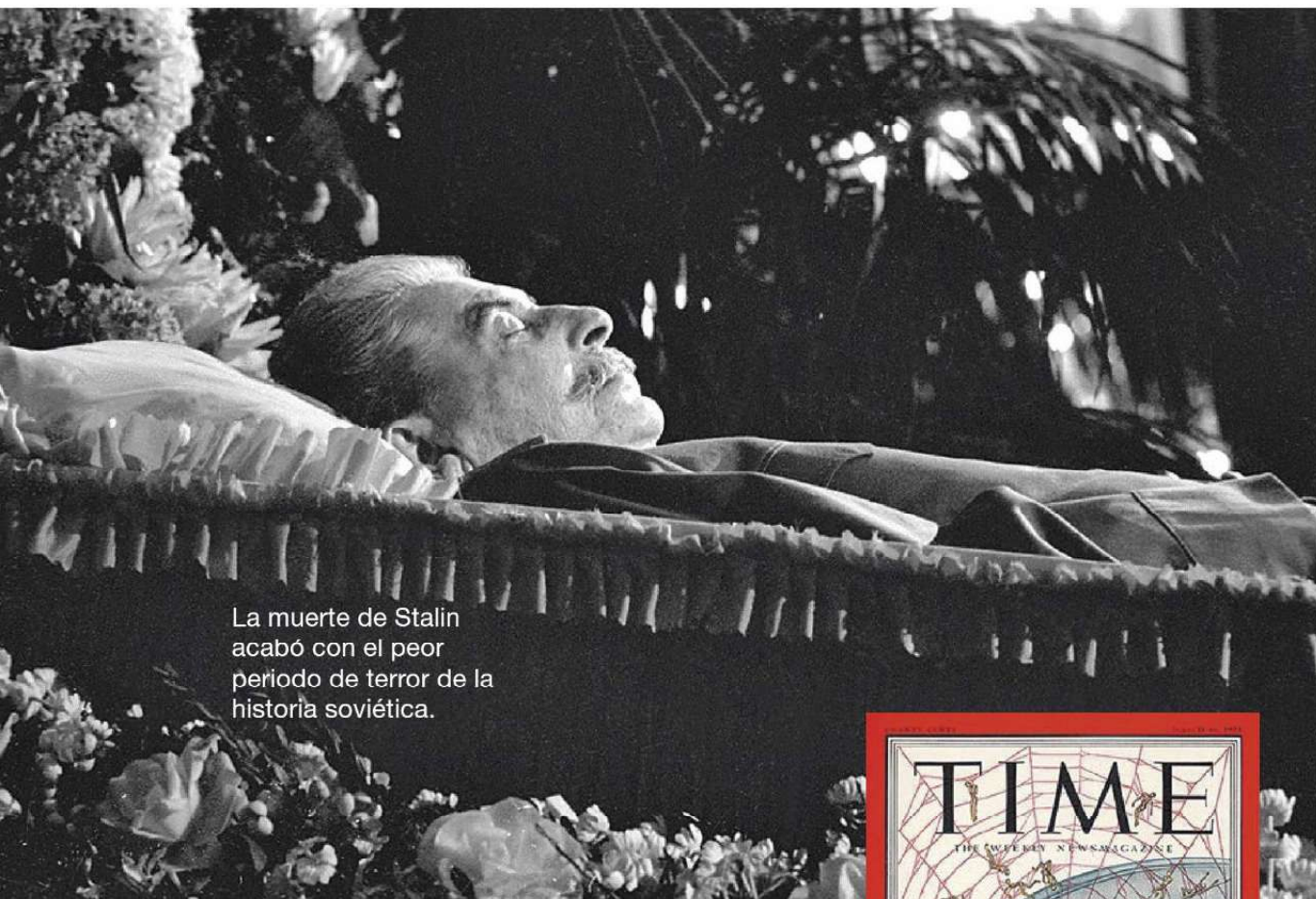
El Führer jugaba así a despistar a su colega soviético. El 14 de mayo de 1941, cuando se encontraba en plenos preparativos para la invasión, tuvo el descaro de enviarle una carta en la que le advertía de la posibilidad de que algún general alemán emprendiera por su cuenta algún tipo de ataque a la Unión Soviética y le pedía que no hiciera caso si veía movimientos que pudieran sugerir algo así.

Por lo visto, la carta reforzó el crédulo escepticismo de Stalin. Un mes después de la firma del Pacto de No Agresión entre Ribbentrop y Mólotov, aviones alemanes empezaron a volar sobre territorio soviético. Y aunque se concentraron en las instalaciones militares que el Ejército Rojo había construido en la zona occidental, simplemente fueron considerados aviones de reconocimiento.

Stalin seguía creyendo que Hitler estaba decidido a invadir el Reino Unido y que, solo después de conseguirlo, atacaría a la Unión Soviética. Su esperanza era que británicos y alemanes se agotaran mutuamente en una guerra de desgaste para poder invadir el continente e imponer el comunismo sobre los europeos. En cualquier caso, pensaba que el tiempo con que contaban para prepararse era más que suficiente.



A medida que avanzaban, los alemanes fueron encontrando cada vez más resistencia.



La muerte de Stalin acabó con el peor periodo de terror de la historia soviética.

ASC/WWW.THEBRIDGEMANIMAGES.COM

EL REINO DEL TERROR DE STALIN CONTINUO TRAS LA GUERRA

En mayo de 1945, el líder soviético fue uno de los mayores vencedores de la guerra, pero el éxito no ablandó al régimen. Por el contrario, el dictador se fue mostrando cada vez más paranoico, de modo que al final nadie en el Kremlin estaba ya a salvo.

En los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, la paranoia de Stalin se agudizó, por lo que sus subordinados vivían con el miedo constante a ser ejecutados o enviados a campos de trabajo. Uno de los grupos más perjudicados fue el de los judíos, contra el que en 1948 comenzó una dura campaña de persecuciones y asesinatos que culminó en el llamado «complot de los médicos» de 1953, un supuesto plan —falso de arriba abajo— de una serie de médicos judíos para asesinar a Stalin. El antisemitismo de Stalin no era nuevo y estaba relacionado con su convencimiento de que los judíos actuaban al servicio de Estados Unidos.

La muerte del dictador probablemente evitó atrocidades mayores. En 2011, se supo por anotaciones médicas que durante años había sufrido una severa arterioesclerosis cerebral, enfermedad que puede agravar la paranoia.



ASC

STALIN, CONOCIDO POR SUS **EXTREMOS NIVELES DE DESCONFIANZA**, HABÍA CREÍDO EN HITLER Y SE HABÍA DEJADO ENGAÑAR

El 15 de abril de 1941, un avión alemán fue obligado a aterrizar por cazas soviéticos. Dentro, se encontraron una cámara, varios rollos de película y un plano topográfico de la Unión Soviética. Stalin no hizo nada. Y cuando los aparatos de la Luftwaffe aterrizaron en aeródromos soviéticos para que sus pilotos pudieran salir y echar un vistazo, tampoco reaccionó. Por el contrario, había dado estrictas órdenes de que no se disparase a aviones alemanes.

«No abran fuego. Limítense a escribir un informe», decía la orden del 29 de marzo de 1940. «Nuestra artillería antiaérea no dispara sobre aviones alemanes en tiempo de paz», añadía. Ni siquiera las noticias de que, el 20 de junio de 1941, los bombarderos alemanes habían traspasado la frontera provocó reacción alguna.

EN ESTADO DE **SHOCK**

Que Alemania planeaba invadir la Unión Soviética estaba claro para todos menos para Stalin. El personal de las embajadas huía con las maletas llenas. El 21 de junio, un informe de un agente destacado en París anunciaba que la Wehrmacht había terminado de trasladar sus tropas a la frontera soviética y que el ataque comenzaría al día siguiente. «Esta información es una provocación británica. Que se encuentre al autor y se le castigue», apuntó Stalin en el propio informe. Luego se fue a la cama y durmió a pierna suelta hasta que, a primera hora de la mañana siguiente, lo despertó Zhúkov.

La traición y la derrota le golpearon en la cara como una bofetada. «Hitler simplemente no lo sabe», dijo asustado, según se sentaba con sus asesores más cercanos al amanecer del 22 de junio de 1941. El dictador, que por otra parte era conocido por sus paranoicos niveles de desconfianza, había creído ciegamente en Hitler y se había dejado engañar.

La conmoción abatió inmediatamente a Stalin, que buscó refugio en su dacha. «Lenin nos dejó un gran legado, y nosotros, sus sucesores, lo hemos tirado por el retrete», se quejó el 30 de junio ante los consejeros que habían acudido a rogarle que volviera al trabajo.

Cuatro días más tarde, había recuperado la compostura lo suficiente como para poder dirigirse al pueblo. Zhúkov y el resto del país pudieron oír al fin una voz que hablaba con firmeza y un mensaje claro. «¡Camaradas, ciudadanos, hermanos y hermanas, hombres de nuestro Ejército y nuestra Marina! Me dirijo a vosotros, queridos amigos», empezó el dictador con voz tonante. «¡Todas nuestras fuerzas para apoyar a nuestro glorioso Ejército Rojo y nuestra gloriosa Armada Roja! ¡Todas las fuerzas del pueblo para la destrucción del enemigo! ¡Adelante hacia la victoria!».

El guante había sido lanzado. Stalin había salido de su estupor y estaba por fin listo para poner la formidable potencia de su país, todos sus soldados, armamento, trabajadores y recursos, a combatir contra la maquinaria bélica de Hitler. ■

BIBLIOGRAFÍA

- ❑ Bascomb, Neal. *El fuerte de invierno. La heroica misión para sabotear la bomba atómica de Hitler*. Planeta, 2018.
- ❑ Battistelli, Pier Paolo; Crociani, Piero. *World War II Partisan Warfare in Italy*. Osprey Publishing, 2015.
- ❑ Foot, M. R. D. *SOE. La Dirección de Operaciones Especiales de Churchill*. Crítica, 2005.
- ❑ Garrett, Leah. *X Troop: The Secret Jewish Commandos of World War II*. Houghton Mifflin Harcourt, 2021.
- ❑ Giménez Chueca, Iván. *Comandos y fuerzas especiales en la Segunda Guerra Mundial*. Nowtilus, 2024.
- ❑ Greene, Jack; Massignani, Alessandro. *The Black Prince and the Sea Devils: The Story of Valerio Borghese and the Elite Units of the Decima MAS*. Grand Central Publishing, 2004.
- ❑ Hastings, Max. *The secret war: spies, codes and guerrillas*. Paperback, 2016.
- ❑ Hernández, Jesús. *Eso no estaba en mi libro de la Segunda Guerra Mundial*. Almuzara, 2017.
- ❑ Hernández, Jesús. *Historias asombrosas de la Segunda Guerra Mundial*. Nowtilus, 2013.
- ❑ Hernández, Jesús. *Operaciones secretas de la Segunda Guerra Mundial*. Nowtilus, 2015.
- ❑ Howarth, David. *We Die Alone: A WWII Epic of Escape and Endurance*. Lyons Press, 2017.
- ❑ Inoguchi, Rikihei; Nakajima, Tadash. *The Divine Wind: Japan's Kamikaze Force in World War II*. Naval Institute Press, 1953.
- ❑ Iredale, Will. *The Kamikaze Hunters: Fighting for the Pacific, 1945*. Macmillan, 2015.
- ❑ Jacobsen, Alf. *X-Craft Versus Tirpitz: The Mystery of the Missing X5*. Sutton P., 2005.
- ❑ Kauffer, Rémi. *1939-1945. La guerre mondiale des services secrets*. Perrin, 2024.
- ❑ Kemp, Paul. *Underwater Warriors: Midget Submarine Operations in War*. Naval Institute Press, 1996.
- ❑ Losada, Juan Carlos. *Las batallas que forjaron Europa*. Edit. Pasado y Presente, 2025.
- ❑ Lucas Phillips, C. E. *The Greatest Raid of All*. Pen & Sword, 2017.
- ❑ Macintyre, Ben. *Los hombres del SAS. Héroes y canallas en el cuerpo de operaciones especiales británico*. Crítica, 2017.
- ❑ Macintyre, Ben. *Rogue Heroes: The History of the SAS, Britain's Secret Special Forces Unit That Sabotaged the Nazis and Changed the Nature of War*. Crown, 2016.
- ❑ Mair, M.; Waldron, J. *Kaiten: Japan's Secret Manned Suicide Submarine*. Berkley, 2014.
- ❑ Marks, Leo. *Between Silk and Cyanide: A Codemaker's War, 1941-1945*. Simon & Schuster, 2001.
- ❑ Milton, Giles. *Churchill's Ministry of Ungentlemanly Warfare*. John Murray, 2016.
- ❑ Naitō, Hatsuho. *Thunder Gods: The Kamikaze Pilots Tell Their Story*. Kodansha Internat., 1989.
- ❑ O'Neill, Richard. *Suicide Squads: Axis and Allied Special Attack Weapons of World War II*. Salamander Books, 1981.
- ❑ Patton, George S. *Carnets Secrets du Général Patton*. Big Book, 2013.
- ❑ Paterson, Lawrence. *Hitler's Brandenburgers: The Third Reich Elite Special Forces*. Greenhill Books, 2018.
- ❑ Prieto, Manuel J. *Operaciones especiales de la Segunda Guerra Mundial*. La Esfera de los Libros, 2016.

❑ Sagarra Renedo, Pablo (coord.). *Comandos y operaciones especiales en la II Guerra Mundial*. Susaeta, 2017.

❑ Spurr, Russell. *A Glorious Way to Die: The Kamikaze Mission of the Battleship Yamato, April 1945*. Newmarket Press, 1981.

❑ Stern, Robert C. *Fire from the Sky: Surviving the Kamikaze Threa*. Naval Institute Press, 2001.

❑ Stitwall, Alexander. *Opérations secrètes de la Seconde Guerre mondiale: Les combats clandestins dans les pays occupés, menés par les services secrets du SOE et de l'OSS...* Edition de l'Imprévu, 2025.

❑ VV. AA, *No esperamos volver vivos. Testimonios de kamikazes y soldados japoneses*. Alianza Editorial, 2015.

Estatua de David Stirling (1915-1990) en Doune, Stirlingshire (Escocia). Este oficial del ejército británico fundó el Servicio Aéreo Especial (SAS) en 1941, una fuerza de operaciones especiales que operaba de forma independiente tras las líneas enemigas, realizando incursiones rápidas y selectivas contra objetivos clave.

ENLACE AL CANAL

x.com/byneontelegram

Ó escanea el código QR:



MUY
HISTORIA

zinet
MEDIA GLOBAL

REDACCION

Directora: **Carmen Sabaleta** (csabaleta@zinetmedia.es)

Subdirectora: **Cristina Enríquez** (cenriquez@zinetmedia.es)

Coordinador de Diseño: **Oscar Alvarez**

Muy Interesante Digital:

Christian Pérez (cperez@muyinteresante.com)

Colaboradores: **Manuel Montero, Pedro Carranza, Miriam Rodríguez, Andrés Méndez, Clara Noguerras, Roberto Piorno, Jesús Hernández, María Fernández Rei, Rodrigo Brunori, Juan Carlos Losada, Mario Valcárcel, Janire Rámila, Arturo Vázquez, Laura Manzanera, Alberto Porlan, José Angel Martos, Ana Moureido, Carolina Díaz** (edición y corrección),
Andrés Pérez (maquetación).

DIRECCION Y TELEFONO

C/ Alcalá 79 1º A - 28009 Madrid; tel.: 810 58 34 12
Suscripciones: suscripciones@zinetmedia.es

Consejera Delegada: **Marta Ariño**

Director General Financiero: **Carlos Franco**

Director Comercial: **Alfonso Juliá** (ajulia@zinetmedia.es)

Brand Manager: **Marta Espresate** (mespresate@zinetmedia.es)

Editada por **Zinet Media Global, S.L.**

Distribuidor exclusivo en España: Logista Publicaciones

Distribuidor exclusivo en México: Sefeco México, S.A. de C.V.

con domicilio en calle Corona No. 23. Colonia Cervecera

Modelo Municipio Naucalpan de Juárez,

Estado de México. CP. 53330. Tel. (55) 7586 5532.

Número de Certificado de Reserva de derechos al uso exclusivo del Título MUY HISTORIA: 04-2004-101814264400-102 de fecha 18 de octubre de 2024 ante el Instituto Nacional del Derecho de Autor.

IMPRESO EN ESPAÑA. EDICION:12/2025

Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información (ARI).

ARI

Depósito Legal: M-34023-2019. ISSN 2695-5377

© Copyright Zinet Media Global, S.L. Prohibida su reproducción total o parcial sin autorización expresa de la empresa editora.

**«El objetivo de
la guerra no es morir
por tu país, sino hacer
que el otro bastardo
muera por el suyo»**

George Smith Patton, Jr. (1885-1945),
general del Ejército de los Estados Unidos
durante la Segunda Guerra Mundial



may
HISTORIA