

MAX HASTINGS

**OPERACIÓN
CASTIGO**



OBJETIVO: LAS PRESAS DEL RUHR, 1943

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

Hastings describe vívidamente toda la operación, desde la perspectiva puramente militar a las devastadoras pérdidas materiales y humanas: unos 1400 civiles murieron en las inundaciones que arrasaron el valle de Möhne, más de la mitad de ellos prisioneras francesas o trabajadoras forzadas rusas y polacas.

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

*En recuerdo de los aviadores que lograron algo
casi imposible en la
noche del 16 al 17 de mayo de 1943; y de los
hombres, las mujeres
y los niños que perdieron la vida entonces, en
un bando u otro.*

Cerebro. 3. m. Persona que concibe o dirige un plan de acción. 4. m. Persona sobresaliente en actividades [...] científicas o técnicas.

Diccionario de la Real Academia Española

Se propone usar esta arma [...] contra el dique de una gran presa de Alemania, que, si se destruye, tendrá consecuencias graves en la zona industrial vecina [...] Creemos que la operación [...] no resultará especialmente peligrosa, aunque sin duda se necesitarán tripulaciones experimentadas [...] Algo de formación habrá que hacer.

VICEMARISCAL DEL AIRE ROBERT OXLAND,
cuartel general del Mando de Bombarde-
ros,
al vicemariscal del Aire Ralph Cochrane,
oficial al mando del Grupo 5,
17 de marzo de 1943^[1]

—Una cosa —dijo Dim—: si al final atacamos, [...] podría ser que a alguno nos dieran una C[rüz] V[ictoria] póstuma.

—¿Y eso quién lo quiere? —dijo Taffy.

—¡Yo no! —dijo uno de los chicos—. De medallas solo me interesa la de la Paz y la Vic-

toria.

La mayoría pensábamos lo mismo.

GUY GIBSON, *Enemy Coast Ahead*^[2]

Cuando a Darryl Zanuck, el magnate de Hollywood, le enseñaron la película *The Dam Busters* en 1955, exclamó incrédulo:

–¿Esto es una historia verdadera?

Le respondieron que sí.

–Y entonces ¿por qué no lo dice?

Equivalencia de rangos entre los ejércitos británicos del Aire y de Tierra

Mariscal de la RAF → Mariscal de campo
Mariscal en jefe del Aire → General
Mariscal del Aire → Teniente general
Vicemariscal del Aire → Comandante general
Comodoro → General de brigada
Capitán de grupo → Coronel
Comandante de ala → Teniente coronel
Líder de escuadrón → Comandante
Teniente de aviación → Capitán
Oficial de aviación → Teniente
Oficial piloto → Subalterno
Sargento de aviación → Sargento primero
Sargento → Sargento
Cabo → Cabo
Cabo segundo → Soldado de primera
Aviador → Soldado
Oficial al mando (AOC)

La graduación indicada en el texto es la que correspondía a cada militar en el momento en que se produjeron las conversaciones o los incidentes referidos.

Siglas empleadas en el texto

ANZAC: Siglas inglesas de Cuerpo conjunto australiano-neozelandés. Un *anzac* es un integrante de esta unidad.

AOC: Siglas inglesas de «oficial aéreo al mando» [de una fuerza aérea numerosa].

ATS: Siglas inglesas de Servicio Territorial Auxiliar, la rama femenina del ejército de Tierra británico.

AAP: Comité Asesor para el Ataque Aéreo contra las Presas].

BRS: véase InECo].

See: Sistema de asistencia electrónica a la navegación que localizaba a los aviones en una cuadrícula mediante señales de radio emitidas desde el Reino Unido. Todos los aviones del Mando de Bombarderos lo utilizaban, pero en la Europa continental los alemanes causaban interferencias en el sistema.

ICU: Unidades de Conversión, centros de instrucción al vuelo con bombarderos pesados.

InECo: Instituto de Estudios de la Construcción (Hertfordshire), donde Wallis realizó pruebas a partir de maquetas].

FF: Siglas inglesas de «identificación de amigo o enemigo», un sistema de identificación mediante impulsos de radar, incorporado en todos los aviones británicos.

LabECo: Laboratorio de Estudio de las Carreteras, centro de investigación gubernamental del que dependía el

InECo].

WGE: Ministerio de Guerra Económica.

WPA: Ministerio de Producción Aérea.

WAAFI: Siglas inglesas de una compañía de las fuerzas armadas británicas que, en muchas bases, ofrece servicios tales como restaurantes y cafeterías, lavandería, tiendas y economatos...].

WAAF: Siglas inglesas de Real Fuerza Aérea Australiana.

RAF: Siglas inglesas de Royal Air Force, la Real Fuerza Aérea británica].

RAFVR: Siglas inglesas de Reserva de Voluntarios de la RAF.

WCAF: Siglas inglesas de Real Fuerza Aérea Canadiense.

WZAF: Siglas inglesas de Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda.

WRL: véase LabECo].

WIO: Unidad de Instrucción Operativa, unidad de formación de los aviadores de la RAF, a menudo con fines específicos].

WJAAF: Siglas inglesas de Fuerza Aérea del Ejército (de Tierra) de Estados Unidos.

WAAF (y *waaf*): Cuerpo femenino de auxiliares de la fuerza aérea británica. El nombre se aplicaba también a sus integrantes: una *waaf* era una mujer que prestaba servicio en una base de la RAF.

La narración de las operaciones emplea un reloj de veinticuatro horas; para otros usos se recurre al sistema civil de doce horas.

El Mando de Bombardeiros, en febrero de 1943, contaba con unos dos mil aviones, incluidos los de instrucción. La cifra variaba cada día, y la cantidad de los que podían entrar en servicio de inmediato era notablemente inferior. Cerca de seiscientos eran aviones «pesados». Cada uno de los siete grupos operativos estaba al mando de un vicemarsiscal del Aire y comprendía entre cinco y diez escuadrones. A su vez, un escuadrón constaba de entre dieciocho y veinticuatro aviones, dirigidos (aunque el título pueda in-

ducir a confusión) por un «comandante de ala», y subdivididos en dos o tres escuadrillas (dirigidas por un «líder de escuadrón»).

Introducción

Había represas; un perro de nombre sonrojante; una película; una marcha del compositor Eric Coates. Estos recuerdos de la Operación Castigo (*Chastise*) –el ataque con «bombas rebotadoras» que reventó dos grandes presas del noroeste de Alemania, las del Möhne y del Eder, en la noche del 16 al 17 de mayo de 1943– perviven en el recuerdo de millones de personas de todas las edades, ambos sexos y múltiples naciones, personas que quizá no sepan mucho más sobre la segunda guerra mundial. Richard Morris, biógrafo del comandante de ala Guy Gibson, ha escrito: «El relato de cómo el Escuadrón 617 rompió los diques ha pasado a engrosar el grupo de aquellas narraciones de base histórica que –como el rey Arturo o Robin Hood– han desafiado todos los intentos de investigación erudita^[1]».

Buena parte de lo que creemos saber es erróneo. Los que leímos el libro de Paul Brickhill, de 1951, y luego contemplamos su reflejo cinematográfico de 1955 –*The Dam Busters* (en español *Misión de valientes*), la película bélica más popular de toda la cinematografía británica–, deberíamos sonrojarnos al recordar que nos encariñamos de este largometraje con especial entusiasmo porque la incursión no parecía haber causado más víctimas que los cincuenta y tres jóvenes gallardos que fallecieron entre los aviadores que la llevaron a cabo. En realidad, «la Catástro-

fe del Möhne» (*die Möhnekatastrophe*, como se la conoce hoy en Alemania) acabó con la vida de unas mil cuatrocientas personas: casi todas, civiles; más de la mitad, de origen francés, polaco, ruso y ucraniano, en su mayoría mujeres esclavizadas por Hitler. Hubo más víctimas que en ningún ataque anterior de la RAF contra el Reich. Es preciso, por lo tanto, hacer hincapié en este resultado trágico, además de admirar la hazaña del Escuadrón 617. Resulta fascinante ver cómo, algo más adelante, el propio Guy Gibson reflexionaba con incomodidad –algo que sus superiores nunca hicieron– sobre este hecho. En 1944 escribió: «No habíamos pensado en la posibilidad de que nadie se ahogara. Confiábamos en que los vigilantes de la presa alertarían a tiempo a los que vivían más abajo; aunque fueran alemanes. A nadie le gusta una masacre, a nosotros no nos gustaba causarla. Además, eso nos equiparaba a Himmler y su tropa^[2]».

Este libro representa un viaje emocional desde mi propia infancia: desde el día en que, en el internado, me emocioné por vez primera con la forma en que Richard Todd interpretaba el papel de Gibson a los veinticuatro años, cuando encabezó, en aquella fatídica noche de mayo, el Escuadrón 617. Han sido muchas las hazañas legendarias de combatientes que se aferraban a un pedazo de tierra sangrante: los Trescientos en las Termópilas; Horacio Cocles en el puente de acceso a Roma; la Guardia con su defensa de Hougoumont, en Waterloo; el 20.º regimiento de Maine de Joshua Lawrence Chamberlain en Little Round Top, en la batalla de Gettysburg; la Compañía C del 24.º regimiento de infantería en Rorke's Drift, en la guerra anglo-zulú.

En comparación, la proeza que en mayo de 1943 intentaron hacer realidad 130 aviadores británicos, canadienses y australianos (más un estadounidense y dos neozelandeses) requería otra clase de cualidades. Casi todos eran poco más que adolescentes, a lo sumo universitarios. A san-

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

La ofensiva de bombardeo de los Aliados se ha convertido en uno de los aspectos más controvertidos de la segunda guerra mundial. Algunos críticos –no todos alemanes o japoneses– han denunciado que los asaltos occidentales contra las ciudades y sus habitantes fueron crímenes de guerra. La campaña de bombardeo incendiario de las Superfortalezas B-29 estadounidenses mató a muchas más personas, en Tokio y otras ciudades japonesas, que las bombas atómicas que se lanzaron luego sobre Hiroshima y Nagasaki. El tema del bombardeo aéreo de los civiles causa mucha incomodidad –cuando no repugnancia– en el siglo XXI. Sin embargo, para algunos descen-

dientes de las tripulaciones de los bombarderos de la RAF, resulta amargo que la opinión pública prefiera colmar de alabanzas a los pilotos de los Spitfire y Hurricane que participaron en la batalla de Inglaterra –como defensores– y no así a sus compatriotas atacantes, que bombardearon Alemania a costa de sufrir pérdidas muy superiores a las del Mando de Cazas. El australiano Dave Shannon, del Escuadrón 617, denunció cuando ya era mayor «las críticas hipócritas, mojigatas y rastreras a lo que se hizo en una guerra total^[3]».

En todo este contexto, ¿dónde cabe situar exactamente la historia de los revientapresas? Los aviadores hicieron realidad una hazaña que causó asombro en todo el mundo: con orgullo, entre las naciones aliadas, con horror y aprensión, entre el pueblo alemán y sus líderes. Por el Reich se extendió el rumor de que treinta mil víctimas habían perdido la vida bajo las aguas. Aunque las tripulaciones de los Lancaster procedían del Mando de Bombarderos de la RAF –la misma fuerza que de noche sembraba el fuego y la destrucción en las ciudades alemanas– fueron pocos, incluso entre los críticos, los que no percibieron un carácter de nobleza en la valentía que se exhibió aquella noche. En la primavera de 1943, después de casi cuatro años de austeridad, alimentación deficiente, separaciones familiares y terrores espasmódicos –aliviados tan solo por el caldo aún insípido de algunos éxitos recientes–, el pueblo británico se encontraba cansado. La incursión de las presas mejoró el estado de ánimo y renovó la quebradiza confianza en la potencia nacional, como pocos acontecimientos lo habían logrado desde la victoria en el desierto de El Alamein, seis meses antes. Más adelante analizaremos qué efecto tuvo sobre la maquinaria bélica nazi, que los planificadores de la RAF pretendían paralizar.

Yo nací a finales de 1945: cuando se publicó el superventas de Paul Brickhill sobre la Operación Castigo, contaba cinco años; nueve, cuando se estrenó la película. Tanto

el libro como el largometraje me causaron una impresión profunda. Me aprendí de memoria los nombres de casi todos los pilotos del 617; monté y pinté maquetas de plástico de los Avro Lancaster que pilotaron; me familiaricé con las páginas de *Enemy Coast Ahead*, las memorias de Gibson, de publicación póstuma. Ya en la edad adulta empecé a estudiar las guerras, primero como corresponsal y testigo presencial en lugares remotos, luego como autor de libros. Aunque desarrollé ideas mucho más matizadas que las de la infancia, me resultó útil haberme familiarizado con incontables memorias y estudios históricos de la segunda guerra mundial.

En 1977 me encargaron redactar *Bomber Command*, sobre la ofensiva estratégica británica. Por entonces aún vivían varios miles de antiguos aviadores, y algunos comandantes. Hice extensas entrevistas con el mariscal en jefe del Aire, *sir* Arthur Harris, comandante en jefe del Mando de Bombarderos de 1942 a 1945; con el mariscal en jefe del Aire *sir* Ralph Cochrane, que había estado al mando del Grupo 5, al que pertenecía el Escuadrón 617; diversos oficiales destacados del Estado Mayor, como el vicemariscal del Aire Syd Bufton, director de las operaciones de bombardeo en el Ministerio del Aire; el mariscal de la RAF lord Elworthy, que prestó servicio como piloto, comandante de base y oficial del Estado Mayor en el cuartel general del Mando de Bombarderos; el propio inventor de la «bomba rebotadora», *sir* Barnes Wallis, y un asesor bélico en materia de bombardeo, lord Zuckerman. Entre los extripulantes del 617 me entrevisté con el capitán de grupo Leonard Cheshire (Cruz Victoria) y el vicemariscal del Aire *sir* Harold «Micky» Martin. Muchos se mostraron en profundo desacuerdo con mis conclusiones, pero su testimonio fue de un valor incalculable.

La Escuadrilla de la batalla de Inglaterra, de la RAF, me trasladó como pasajero del aeropuerto de Farnborough a la base de Coningsby, en el único Avro Lancaster que aún

conservan. Inspeccioné las posiciones de todos los tripulantes y ocupé la torreta trasera –aunque mi larga espalda sobresalía, en buena medida, a través de sus puertas correderas– mientras pasaban una y otra vez por la zona un Spitfire y un Hurricane que nos acompañaban y me permitieron ver los movimientos de los cazas desde el punto de vista de un artillero. Como corresponsal de guerra, a su vez, tuve más de una ocasión de contemplar aviones derribados; y me he podido lanzar en paracaídas, aunque no (por fortuna) porque haya tenido que eyectarme de emergencia. En 1994 pasé una tarde mareante en el asiento de atrás de un Tornado de la RAF, del Escuadrón 617 de aquel momento, en los cielos de Lincolnshire y el mar del Norte.

Mientras escribía este libro, todos estos recuerdos han estado presentes y han activado mi imaginación. Entre los numerosos estudios previos sobre esta operación, el primero en abrir terreno fue John Sweetman, en 1982; con una investigación prodigiosa que transformó y amplió mucho el panorama creado por Paul Brickhill. Siento una enorme admiración por Richard Morris, en particular por la biografía que dedicó a Guy Gibson en 1994, una obra que influyó mucho en la forma en que yo describí a Gibson en mi libro *Warriors*, de 2005. En Alemania, Helmuth Euler ha destinado buena parte de su vida a entrevistar a supervivientes de la ruptura de las presas, así como a reunir imágenes y documentación. Me he permitido traducir con libertad algunos de los testimonios que ha recopilado, para que no se pierda el tono coloquial. En 2012 James Holland publicó otro estudio, exhaustivo, sobre la incursión.

Robert Owen, el historiador oficial de la Asociación Escuadrón 617, posee no solo un conocimiento enciclopédico, sino la generosidad de compartirlo con otros autores. Rob fue un compañero perfecto cuando, en 2018, visité las represas con el fin de entender *in situ* las facetas más