

Tras *Hermanos de sangre* y *The Pacific* el libro que ha inspirado la nueva serie de Steven Spielberg y Tom Hanks

Fuego sobre Berlín. Explosiones en el cielo. Duelos aéreos a alturas inconcebibles entre enjambres de cazas enemigos. Corazones rotos en los pubs de la campaña inglesa.

El horror de los civiles en las ciudades arrasadas de Alemania.

***Los amos del aire* es la historia los jóvenes estadounidenses que pilotaron los bombarderos que ayudaron a derrotar a los nazis, relatada por el historiador y experto en la Segunda Guerra Mundial Donald L. Miller.**



Los amos del aire
978-84-127443-2-3
776 páginas
15,5 x 23,5 cm
Rústica con solapas
P.V.P. 29,95 €

Los amos del aire es la historia personal de los bombarderos aliados que en la Segunda Guerra Mundial golpearon con su carga letal el mismísimo corazón del Tercer Reich. Combinando el poder del rigor histórico con la fuerza narrativa de la ficción, su aclamado autor, Donald Miller, transporta al lector en un viaje trepidante a través de los cielos teñidos de fuego sobre Berlín, Hannover y Dresde, una guerra sin cuartel con devastadoras consecuencias tanto para la maquinaria de guerra nazi como para el pueblo alemán librada a más de 7000 metros de altitud, unas cotas a las que jamás se había combatido anteriormente y que llevaron a extremos inconcebibles la resistencia física y psicológica de las tripulaciones aliadas. El combate aéreo era mortal pero intermitente: periodos de inactividad y ansiedad eran seguidos por breves descargas de fuego y terror. Una historia adaptada en la monumental serie de Apple TV protagonizada por Austin Butler y Callum Turner, y producida por Tom Hanks y Steven Spielberg, el legendario dúo responsable de *Hermanos de sangre* y *The Pacific*. La campaña de bombardeos angloamericana contra la Alemania nazi fue la operación militar más larga de la Segunda Guerra Mundial, una guerra dentro de otra guerra. Hasta que los soldados aliados entraron en Alemania en los últimos meses de la guerra, fue la única batalla librada dentro de territorio germano. Pero más allá de los aspectos militares, *Los amos del aire* es un relato tremendamente humano, de la vida en la Inglaterra del momento y en los campos de prisioneros alemanes, donde decenas de miles de aviadores pasaron parte de la guerra, y de las espeluznantes marchas del hambre que los aviadores capturados se vieron obligados a realizar a través del país que sus bombas destruyeron. Elaborado a partir de entrevistas recientes, historias orales y archivos estadounidenses, británicos, alemanes y de otros países, *Los amos del aire* es un relato autorizado y profundamente conmovedor de la primera y única guerra de bombarderos de la historia.



Donald L. Miller es catedrático emérito de Historia John Henry MacCracken en el Lafayette College y autor de diez libros, entre ellos *Vicksburg* y *Los amos del aire* (Desperta Ferro Ediciones, 2024), que Steven Spielberg y Tom Hanks han convertido en serie de televisión para Apple TV. Ha sido presentador, coproductor o asesor histórico de más de treinta documentales de televisión y ha escrito para *The New York Times*, *The Washington Post* y otras publicaciones.

En librerías el miércoles 24 de enero. Pincha en este [enlace](#) para obtener más información sobre la obra y [aquí](#) para consultar nuestro Catálogo de publicaciones.

Contacto y entrevistas:

Guillermo Escribano Jara - Comunicación

Tel. 616 404 434 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA



LAS CLAVES DEL LIBRO

La obra que ha inspirado la monumental **serie que lanzará Apple TV+ el 26 de enero de 2024**. Producida por Tom Hanks y Steven Spielberg, el dúo detrás de éxitos como *Salvar al soldado Ryan*, *Hermanos de sangre* y *The Pacific*.

Vida y muerte en la guerra aérea de la Segunda Guerra Mundial.

La historia de los pilotos norteamericanos que bombardearon Alemania. Sus orígenes, dramas durante la campaña, correrías en la campaña inglesa, acciones de combate y dudas morales.

Un recorrido por el origen y desarrollo de la **Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos** y la estrategia de aniquilación que condujo al Día D y, en última instancia, a la victoria aliada.

Un viaje desgarrador a través de los cielos llenos de fuego sobre Berlín, Hannover y Dresde y describe el terrible coste de los bombardeos para el pueblo alemán.

Un relato autorizado y profundamente conmovedor de la **primera y única guerra de bombarderos del mundo**, elaborado a partir de entrevistas recientes, historias orales y archivos estadounidenses, británicos, alemanes y de otros países.



DOSIER DE PRENSA



SE HA DICHO DE *LOS AMOS DEL AIRE*

«Una historia inquisitiva y apasionante de la guerra aérea estadounidense contra la Alemania nazi [...] que recrea con viveza la vida cotidiana de los hombres que volaron en las misiones y la de sus camaradas en tierra [...] describe resueltamente la devastación provocada por la campaña de bombardeos civiles y aborda las cuestiones morales de frente».

William Grimes, *The New York Times*

«Absorbente y exhaustivo [...] Miller no deja dudas acerca de la contribución de la 8.^a Fuerza Aérea a la derrota de los alemanes y a ayudar a poner fin a lo que podría haber sido una guerra mucho más larga».

Stephen J. Lyons, *Chicago Tribune*

«Una crónica superlativa [...] una historia maravillosa [...] Impresionantemente investigado y escrito».

Library Journal

«El enorme y entretenido volumen de Miller puede llegar a ser la historia canónica de la 8.^a Fuerza Aérea».

Booklist

«El libro de Miller funciona en muchos niveles: crítica estratégica, análisis operativo y testimonio de los valientes *bomber boys* que llevaron la guerra a Alemania en un momento en que ninguna otra fuerza estadounidense podía hacerlo. Los amos del aire es una lectura fascinante y por la presente la designo "libro del año"».

Robert Citino, *World War II Magazine*

«Un logro sorprendente. La mezcla del ritmo narrativo del libro y la atención a los detalles humanos es fantástica en todos los sentidos de la palabra: aterrador, extraordinario y sumamente admirable. ¡Qué pedazo de historia!».

David McCullough

«Mucho antes de Normandía, los *bomber boys* estadounidenses libraron la campaña más larga de los aliados en la Segunda Guerra Mundial y llevaron la guerra a Hitler. Ahora tenemos la suerte de que el incomparable Donald Miller nos haya devuelto el recuerdo de estos amos del aire».

James Bradley, autor de *Banderas de nuestros padres*

«*Los amos del aire* deja sin al lector sin respiración [...] Es un retazo de historia que cuenta de manera precisa y completa la trayectoria de la Octava Fuerza Aérea en su lucha mano a mano contra un enemigo duro y decidido. El increíble coste para ambas partes se relata con un fascinante detalle. Me dejó conmovido».

Teniente general Bernard E. Trainor, marine retirado y coautor de *Cobra II: The Inside Story of the Invasion and Occupation of Iraq*

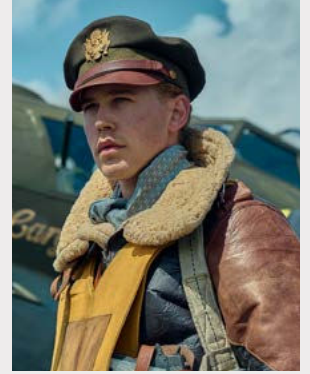
DEL LIBRO A LA SERIE

Descubre la poderosa historia real de los protagonistas de la adaptación de *Los amos del aire*.



Gale 'Buck' Clevon

«Gale Clevon, enjuto y de hombros caídos, se crió en el duro entorno petrolífero del norte de Casper, Wyoming, y trabajó como peón en un equipo de perforación hasta que acudió a la Universidad de Wyoming. Con su gorra de oficial ladeada y un palillo asomando de la boca, parecía un tipo rudo, pero «tenía un corazón tan grande como Texas y lo daba todo por sus hombres», según explicó uno de sus aviadores. Era una persona de extravagante viveza y puede que uno de los mejores contadores de historias de la base».

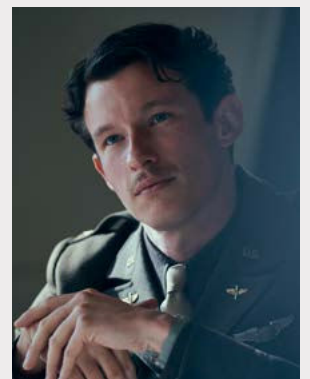


Austin Butler



John 'Bucky' Egan

«John Egan era jefe de un escuadrón de B-17 Fortalezas Volantes, una de las máquinas de matar más temibles del mundo en su época. Egan era un *bomber boy*: destruir era su oficio. Y, al igual que otros tripulantes de bombarderos, se entregó a su trabajo sin ningún atisbo de mala conciencia, convencido de combatir por una causa noble. También mataba para que no lo matasen».



Callum Turner



Harry Crosby

«Una semana después de que Japón bombardeara Pearl Harbor, Harry Crosby dejó el máster en letras de la Universidad de Iowa y se alistó en el Cuerpo Aéreo del Ejército; dejaba atrás a una chica de la que se había enamorado, aunque esta no mostrara mucho interés por él. Unas pocas semanas más tarde, lo expulsaron de la escuela de pilotos y le enviaron a recibir entrenamiento de navegante».

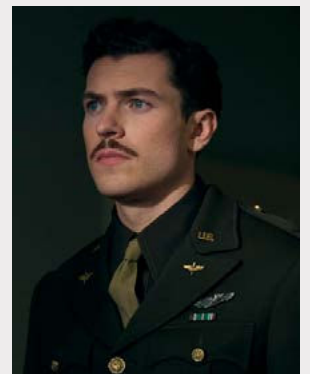


Anthony Boyle



Robert 'Rosie' Rosenthal

«Rosenthal había estudiado en la Universidad de Brooklyn, no lejos de su casa en Flatbush. Extraordinario atleta, había sido capitán de los equipos de fútbol americano y de béisbol y, tiempo después, fue admitido en el salón de la fama de su instituto. Tras graduarse *summa cum laude* en la facultad de Derecho de Brooklyn, se incorporó a un destacado bufete de abogados de Manhattan. Apenas empezaba a adaptarse a su nuevo trabajo cuando los japoneses bombardearon Pearl Harbor. A la mañana siguiente, se alistó en el Cuerpo Aéreo del Ejército».



Nate Mann

LOS QUE VOLARON

Las dotaciones de bombardeo de la 8.^a Fuerza Aérea las componían gentes de todos los confines de Estados Unidos y de casi todos los estratos sociales. Había graduados en Historia por Harvard y mineros de carbón de Virginia Occidental, abogados de Wall Street y vaqueros de Oklahoma, ídolos de Hollywood y héroes del fútbol americano. El actor James Stewart fue un *bomber boy*, como también lo fue el Rey de Hollywood, Clark Gable. Ambos sirvieron junto con hombres y muchachos que limpiaban cristales en las oficinas de Manhattan o cargaban vagones de carbón en Pensilvania... Polacos e italianos, suecos y alemanes, griegos y lituanos, nativos americanos e hispanoamericanos, aunque no afroamericanos, pues la política oficial de la Fuerza Aérea prohibía que los negros volaran en las unidades de combate de la 8.^a Fuerza Aérea.



El capitán **Clark Gable** tenía una pasión comparable por su misión y se jugó la vida tanto como Willy Wyler. El «Rey de Hollywood» llegó en abril de 1943 a la vecina base de Polebrook para servir con el recién activado 351.^{er} Grupo de Bombardeo. Lo reclutó «Hap» Arnold en persona para producir un corto de entrenamiento de tiro aéreo llamado *Combat America*. Gable se había alistado el verano anterior en la Fuerza Aérea después de la muerte de su mujer, la glamurosa actriz Carole Lombard. Ardiente patriota, su esposa le presionó para que se alistara y obtuviera un despacho de oficial y él se sintió tentado. Mientras estaba de gira por el país para promocionar bonos de guerra, ella le enviaba telegramas burlones: «Hey, papi. Deberías alistarte en el Ejército de este hombre». En enero de 1942, cuando regresaba a casa, la actriz murió en un accidente de aviación. El día después del sepelio, «Hap» Arnold, que conocía un poco a Gable, le remitió un telegrama para ofrecerle «una misión de elevada importancia». La Metro Goldwyn Mayer no quería perder a su estrella y le dijo a Arnold que Gable no estaba disponible. El telegrama nunca se entregó. Pero ese agosto, Gable, por propia iniciativa, se alistó como soldado raso.



Uno de los mejores jefes de escuadrón de la 8.^a era el comandante **James Maitland Stewart**, graduado con honores en Princeton y a quien todo el mundo conocía como Jimmy Stewart, el ídolo de Hollywood. En 1940, fue movilizado a los 32 años edad. Espigado y delgadísimo, Jimmy era el hijo del dueño de una ferretería en Indiana, Pensilvania. Trató de ingresar en la Fuerza Aérea del Ejército, pero no alcanzaba por apenas un par de kilos los requerimientos mínimos de peso para su altura, 67 kilogramos. Desesperado por servir en el Ejército (más tarde dijo que la movilización fue «la única lotería que he ganado») apeló el dictamen, en contra de las acaloradas protestas de Louis B. Mayer, el dictatorial jefe de los estudios Metro Goldwyn Mayer (MGM). Tras convencer al oficial de alistamiento de la Fuerza Aérea de que volviera a examinarlo, y «esta vez olvídense de pesarme», entró en el servicio militar como soldado raso; firmó los papeles de alistamiento pocos días después de haber ganado un Óscar por su papel de reportero en *Historias de Filadelfia* (*The Philadelphia Story*). «Podría sonar cursi –explicó tiempo después–, pero ¿qué tiene de malo querer combatir por tu país? ¿Por qué la gente es tan reacia a usar la palabra patriotismo?»



ENTREVISTA AL AUTOR

Donald L. Miller es catedrático emérito de Historia John Henry MacCracken en el Lafayette College y autor de diez libros, entre ellos *Vicksburg* y *Los amos del aire*, que Steven Spielberg y Tom Hanks han convertido en serie de televisión para Apple TV. Ha sido presentador, coproductor o asesor histórico de más de treinta documentales de televisión y ha escrito para *The New York Times*, *The Washington Post* y otras publicaciones.

¿Qué le llevó a querer contar esta historia?

Crecí en una familia de militares y en una comunidad de clase trabajadora de Reading [Pensilvania], donde todos los hombres que conocí –padre, tío, abuelo– participaron en la guerra. Mi padre estaba en las Fuerzas Aéreas. Mi tío desembarcó en Normandía. Tenía otro tío que pilotaba bombarderos B29 sobre Japón. La guerra estuvo eternamente presente en nuestras vidas. De todos modos, después de la guerra, el ático de casa se llenó de parafernalia: chaquetas de bombardero, uniformes, equipo alemán. De niños nos metíamos en esas cosas todo el tiempo. Pero los cinco primeros libros que escribí no trataban en absoluto de historia militar. Me interesaba la historia de las ciudades y la cultura y lo que se llamaba “la historia de las ideas”. Veía documentales de guerra y eso fue todo hasta que murió mi padre en 1995. Entonces me arrepentí mucho de no haber escri-

to sobre su guerra y esta historia increíblemente épica que estaba teniendo lugar a mi alrededor. Así que pensé que tal vez había llegado el momento de emprenderla.

¿Cómo conoció la historia de estos amos del aire?

Cuando uno se embarca en un proyecto así, escribiendo un libro como *Los amos del aire*, debe tener un gancho y un compromiso emocional con él. Tienes que volver al escritorio todos los días. Debes tener esa chispa. Para mí, fueron las historias que encontré en las entrevistas con los aviadores y con gente como Robert “Rosie” Rosenthal. Le conocí al principio de mi investigación y me impresionó enormemente su modestia y cuando supe más de él... Afirmó que no luchaba por lo que Hitler hizo a los judíos, sino por lo que Hitler hizo a la humanidad. Más tarde, cuando terminó la guerra y tras volar en 52 misiones y haber sido derribado tres veces, volvió al bufete de abogados en el que trabajaba y estaba aburridísimo. Decía: “Este es un trabajo que he querido toda mi vida y, sin embargo, comparado con la guerra, era tan tibio. No había emoción y las decisiones que tomábamos eran ridículas comparadas con las que teníamos que tomar en el aire”. Luego va Rosenthal y procesa a algunos de los matones nazis en los juicios de Nuremberg. Su cierre de la guerra llegó cuando estos casos terminaron.

Y su historia fue sólo una de muchas...



Este artillero dorsal de Fortaleza se protege contra las temperaturas bajo cero con botas y guantes calefactables. Lleva un chaleco antibalas formado de placas de acero al manganeso cosidas a una cubierta de lona. De este colgaba un mandil del mismo material, que protegía las ingles y la parte superior de los muslos.

Así es como sucede. Conoces a un tipo y estás conociendo a toda una comunidad de tipos. Una historia tras otra era electrizantemente interesante. No podía creer que hubiera tantos tipos de historias en la guerra aérea. Mi pensamiento sobre los bombardeos era que estaban librando una guerra impersonal a alturas inimaginables y matando a gente desde 30 000 pies, pero no era así. Se acercaban mucho más al enemigo que la mayoría de los soldados de infantería. En el aire, no hay trincheras donde luchar. Era muy diferente de lo que la gente hubiera imaginado.

¿Diría que el libro es un mosaico de historias personales?

Soy ante todo un contador de historias y creo que todos los buenos historiadores son contadores de historias, ya que nuestro linaje se remonta a Homero, el primero de los grandes contadores de historias. Y trato de dar vida a lo que escribo contándolo desde la perspectiva de la época en que vivió el personaje. No en retrospectiva. Quiero volver atrás y contar la historia de

adelante hacia atrás. Quiero volver a 1942 y descubrir, quiero tratar con los aviadores en ese momento cuando todas las decisiones estaban frente a ellos y no desde la perspectiva actual. Hoy decimos que la Segunda Guerra Mundial la ganamos. Derrotamos al Eje, al eje del mal. Japón, Italia y Alemania, pero la guerra podría no haber sido ganada. Estaba en la balanza cuando la 8.^a Fuerza Aérea entró en la lucha. Todo iba en contra de los aliados. Si se quiere, estábamos perdiendo la guerra en 1942 y cualquier cosa podría haber pasado.

Pero el libro también en un poderoso ensayo...

Ese es el tipo de historia que escribo sobre los seres humanos. Mi libro está lleno de personajes e intento contar la historia de la guerra a través de ellos y luego entrelazar la interpretación. Es difícil contar una historia así y no detenerse a analizar las cosas, pero, en otras palabras, intentas introducir el análisis en la historia para que se acerque al lector y le dé un golpecito en el hombro y le diga que este tipo está diciendo algo, no sólo contando una historia.

Y a la vez la historia de la 8.^a Fuerza Aérea durante la Segunda Guerra Mundial.

La 8.^a Fuerza Aérea se formó en Savannah [EEUU], después de Pearl Harbor. Un 80% de los hombres que se unieron en 1942 nunca habían puesto un pie en un avión antes. Antes siquiera del entrenamiento. Es una historia increíble. Así que, sí, esta es una historia de la 8.^a y de la guerra de bombarderos contra Alemania, la campaña militar más larga de la Segunda Guerra Mundial. Es la primera invasión americana de la Alemania nazi. Antes de que un ruso o un aliado occidental, tropas británicas o americanas pisaran suelo alemán. La guerra de los bombarderos había durado cinco años. Y durante esos cinco años fue la única batalla librada sobre la patria alemana. La única. Así que esta es una guerra que realmente trajo la destructividad de la guerra moderna sobre las personas que la iniciaron. Los líderes alemanes, el liderazgo y el pueblo alemán que apoyó a Hitler.

¿Estamos hablando de un nuevo tipo de guerra, entonces?

Eso es lo que realmente me atrajo de estos chicos: que lucharon un nuevo tipo de guerra. No sólo son nuevos, novatos que no han volado aviones o disparado a nada, excepto tal vez a una ardilla, si no que lucharon en el tipo más extraño de campo de batalla. Puedes ir a Gettysburg, puedes ir a Waterloo. Puedes ir a Vicksburg y puedes caminar por ese campo de batalla y tener una idea de lo que fue. Puedes caminar por el maizal que atravesó Picket. Ninguna de estas batallas aéreas puede ser revisitada. Fueron cortas, afiladas, brutales. Y cuando terminaron el cielo estaba limpio.

«Ese es el tipo de historia que escribo sobre los seres humanos. Mi libro está lleno de personajes e intento contar la historia de la guerra a través de ellos y luego entrelazar la interpretación».

Un escenario brutal.

El cielo durante la batalla era una absoluta chatarrería. Metal en la noche, metal volando. Seres humanos cayendo sin paracaídas. Seres humanos cayendo en paracaídas que estaban en llamas. Aviones girando y sumergiéndose en lo que algunos de los aviadores llaman giros de la muerte, yendo hacia el suelo. Era como una pintura. Era tan extraño... Imagina volar a través de eso. Y luego, de repente, cuando los bombarderos se van y regresan a Inglaterra, no hay nada más que ese cielo azul sobre las nubes y no se puede volver atrás y revivir esas batallas. También fue un extraño campo de batalla en el que nadie había luchado.

Esta batalla aérea se libró a cuatro y cinco millas en el cielo a 24, 26 o 32 000 pies en el aire. Nadie había luchado tan alto antes. Así que todo es nuevo para los aviadores, incluyendo los propios aviones. Y allí arriba el clima es un peligro mayor que la fuerza aérea alemana. Porque el frío helado mata. Estos hombres están volando en cabinas no presurizadas, al contrario que los aviones comerciales en los que volamos hoy. Y los primeros aviones tenían puertos de armas abiertas en el lateral. Así que el aullido del viento atravesaba los aviones bajando la temperatura dentro del avión a 56 bajo cero. ¿Qué significaba eso? Bueno, si un arma se atascaba en combate y un artillero, en el caos, entraba en pánico y se quitaba el guante e intentaba solucionar el atasco y tocaba el metal del arma, su mano se pegaba al arma y al retirarla toda la carne se desprendía con ella. Tenían máscaras de oxígeno porque el aire era delgado, helado e irrespirable. Pero las primeras máscaras de oxígeno no funcionaban muy bien. Así que si un aviador tenía mareos o una acumulación de saliva durante el combate y ese líquido caía en la manguera y la manguera se congelaba, él no lo sabía. Está respirando, luchando contra aviones de combate alemanes y dos minutos más tarde, inconsciente. Dos minutos después está muerto. Por eso las tripulaciones aéreas se comunicaban constantemente por el interfono: para saber si todo el mundo estaba bien.

¿Y cómo eran los encuentros aéreos?

Si encontraban oposición enemiga, los bombarderos la atravesaban hasta el objetivo. Sufrían terribles pérdidas, daban media vuelta y volvían a casa. Vuelas sobre el objetivo. Hay un inmenso campo de fuego antiaéreo.

Fragmentos voladores de acero caliente. Lo ves justo delante de ti. No puedes tomar una acción evasiva. El bombardero está tratando de encontrar el lugar de la tierra para lanzar sus bombas con precisión y necesita una plataforma estable para hacerlo. Así que no hay acción evasiva. Imagina sentarte y tomarlo así. ¿Qué determina entonces si vives o mueres? Pura suerte. La dama Fortuna. Esa es la peor clase de fobia cuando te sientes absolutamente indefenso en un avión como este. Y aquí, el asunto, es que están en silencio de radio. La base no sabe lo que está pasando. El alto mando no sabe lo que está pasando. Entonces, ¿quién gana o pierde la batalla? No un Wellington sino un puñado de chavales de 20 años cuidando un avión. Eso es lo que gana o pierde una batalla.

Todo el mundo habla de *Hermanos de sangre* y de los escuadrones de fusileros, pero no creo que ningún grupo de jóvenes en la historia del combate hayan tenido tanta responsabilidad como estas tripulaciones de bombarderos. 10 personas en un avión y, tal vez, el más viejo es el piloto con 22 años. 1000 de estos aviones con 10 hombres en cada avión van a determinar si esa batalla se gana o se pierde. Quién va a morir y quién no. Eso es mucha responsabilidad.

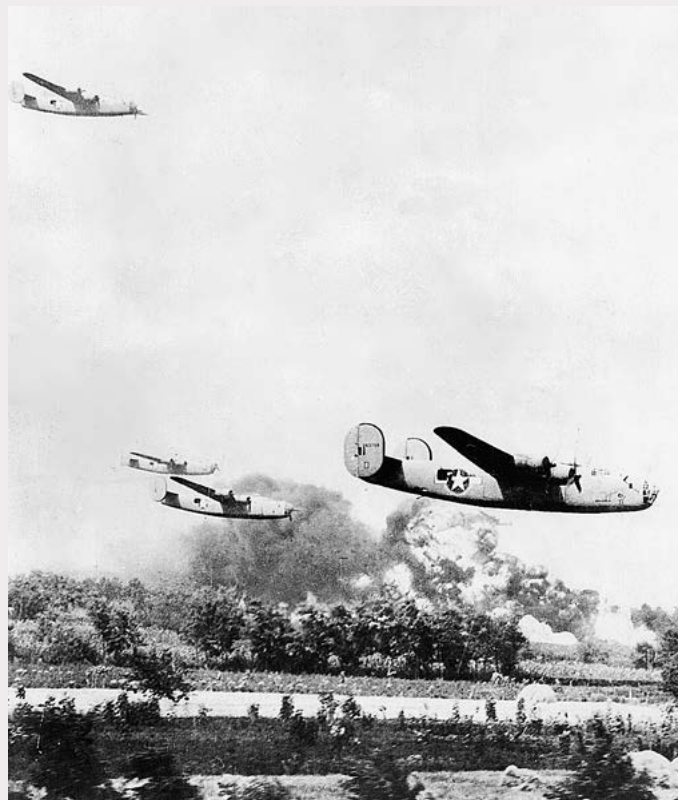
Se debieron forjar relaciones intensas.

El instinto de unirse y luchar hasta el final era muy fuerte en los hombres. Trascendía el terror. Trascendía la muerte, era una emoción primordial, incluso más fuerte y básica que el amor a la patria. ¿No es irónico que lo que mantiene unidos a los hombres en la guerra es el amor? El amor por el otro y la voluntad, por supuesto, pero no podría vivirse una guerra prolongada sin ese tipo de amor. El ser humano no podría sostenerse en el campo de batalla. En ese tipo de cosas trato de entrar como historiador cultural, estoy interesado en cómo se siente la gente. Lo que quiero saber es... cuándo estabas en ese lugar, ¿cómo te sentiste? ¿Cómo se siente la guerra? Nunca luché en ella. Quiero saberlo. Quiero transmitirlo al lector porque la batalla básica a la que se enfrenta cualquier guerrero es consigo mismo. ¿Cómo resistiré? ¿Lucharé? ¿Correré? ¿Qué me mantendrá unido en esta batalla? Todo lo demás es secundario y la camaradería ayuda en una lucha así. Por lo tanto, quiero saber qué se siente en la guerra. Y no solo los bombarderos, sino también la gente bajo las bombas. Los alemanes que fueron bombardeados durante la guerra. Tengo una extensa sección del libro que trata de la gente en ciudades como Dresden, Hamburgo y Colonia, que sintieron toda la furia.

Una furia llovida del cielo que arrasó Alemania.

Hablamos de dos millones de toneladas de bombas lanzadas por los aliados sobre Alemania. Los alia-

dos convirtieron 61 ciudades alemanas en cenizas y escombros humeantes. Tres millones de hogares se perdieron en la guerra. 500-600 000 no combatientes. En esta guerra murieron ancianos, mujeres y niños menores de cinco años. Si tenías más de cinco años eras evacuado al campo, pero las madres se quedaban en la ciudad, muchas de ellas trabajando y con sus hijos al lado. También hubo 70 000 pilotos que murieron en esta guerra. He oído hablar mucho de eso. Sufrieron enormes bajas. Muchos argumentan que tuvieron la tasa de bajas más alta de toda la guerra. Toma el ejemplo británico. 110 000 hombres volaron en bombarderos británicos durante la guerra. 56 000 de ellos murieron. Una cifra asombrosa. 18 000 heridos. Piensa en esas probabilidades de que te tocara. En la 8ª Fuerza Aérea estadounidense 26 000 hombres murieron y 28 000 fueron hechos prisioneros de guerra. Ahora, 26 000 ponen esa cifra en perspectiva. El Cuerpo de Marines de los EEUU perdió 20 000 hombres en toda la guerra... 6000 menos que la 8ª Fuerza Aérea volando desde Inglaterra. Eso es el 10% de todas las bajas sufridas por las fuerzas armadas estadounidenses en la Segunda Guerra Mundial. Sólo en esta unidad. Según mis cálculos, los pilotos de la 8ª Fuerza Aérea que volaron antes del día D tenían una posibilidad entre cinco de cumplir sus 25 misiones. Un 73% de los hombres que volaron hasta el día D fueron bajas. Un 73%. Llevas tres o cuatro misio-



«En el otoño de 1943 nadie estaba ganando la guerra aérea. En realidad, ambos bandos pensaban que estaban perdiendo. Los alemanes estaban perdiendo un número increíble de pilotos que eran insustituibles».

nes y empiezas a contar las probabilidades y, como Craig Harris me dijo, lo mejor que puedes hacer es tal vez fingir que ya estás muerto. Y puedes lograrlo y no pensar en ello.

En este contexto de trágicas pérdidas humanas, ¿fue realmente efectivo el bombardeo estratégico?

No fue efectivo al principio. Volaron a Alemania y empezaron a bombardear fábricas de aviones y luego, ese verano, se adentraron en el país y bombardearon fábricas de rodamientos de bolas con la idea de que, si se eliminaban, ninguna maquinaria podía funcionar, así que si se eliminaba una pequeña industria como esa, se eliminaban muchas industrias. La teoría de las redes industriales, que todo es conducido por redes. Si quitas una parte de la red, toda la red se desmorona. Así que enviaron grandes misiones a Alemania y los chicos fueron masacrados porque no tenían escoltas de cazas, que se detenían en la frontera. En el otoño de 1943 nadie estaba ganando la guerra aérea. En realidad, ambos bandos pensaban que estaban perdiendo. Los alemanes estaban perdiendo un número increíble de pilotos que eran insustituibles. Más importantes que las máquinas. Y estaban luchando contra una fuerza aérea que estaba produciendo en masa tanto pilotos como aviones. Así que no podían ganar esa batalla de desgaste, porque eso es lo que mata: números abrumadores. Poco más tarde, por suerte para los aliados, el Mustang entra en la guerra. Podrían escoltar a los bombarderos todo el camino a Polonia, de hecho, y de vuelta; y son mejores aviones que los alemanes. Y empiezan a masacrar a los aviones. Y estas batallas son absolutamente cruciales para la guerra porque este es el período previo al Día D.



Se permite la reproducción total o parcial de esta entrevista sin citar la fuente.

Liberator vuelan al nivel de la copa de los árboles durante la ruta de aproximación a las refinerías de petróleo enemigas en Ploiești, Rumanía, en agosto de 1943. Se perdieron 54 de los 178 bombarderos y cinco pilotos recibieron la Medalla de Honor.

ÍNDICE Y FRAGMENTOS SELECCIONADOS

Agradecimientos
Prólogo. *El «Sangriento 100.º»*

CAPÍTULO 1

La mafia de bombarderos

CAPÍTULO 2

Los aficionados de Eaker

CAPÍTULO 3

El cielo peligroso

CAPÍTULO 4

¡Aviador abatido!

CAPÍTULO 5

Anatomía del valor

CAPÍTULO 6

Enséñalos a matar

CAPÍTULO 7

Las campanas del infierno

CAPÍTULO 8

Hombres en guerra

CAPÍTULO 9

Punto de inflexión

CAPÍTULO 10

Cielos liberados

CAPÍTULO 11

Trampa mortal

CAPÍTULO 12

Prisioneros de los suizos

CAPÍTULO 13

Ya he tenido bastante guerra

CAPÍTULO 14

La alambrada

CAPÍTULO 15

Terror sin fin

CAPÍTULO 16

Las chimeneas casi nunca se derrumban

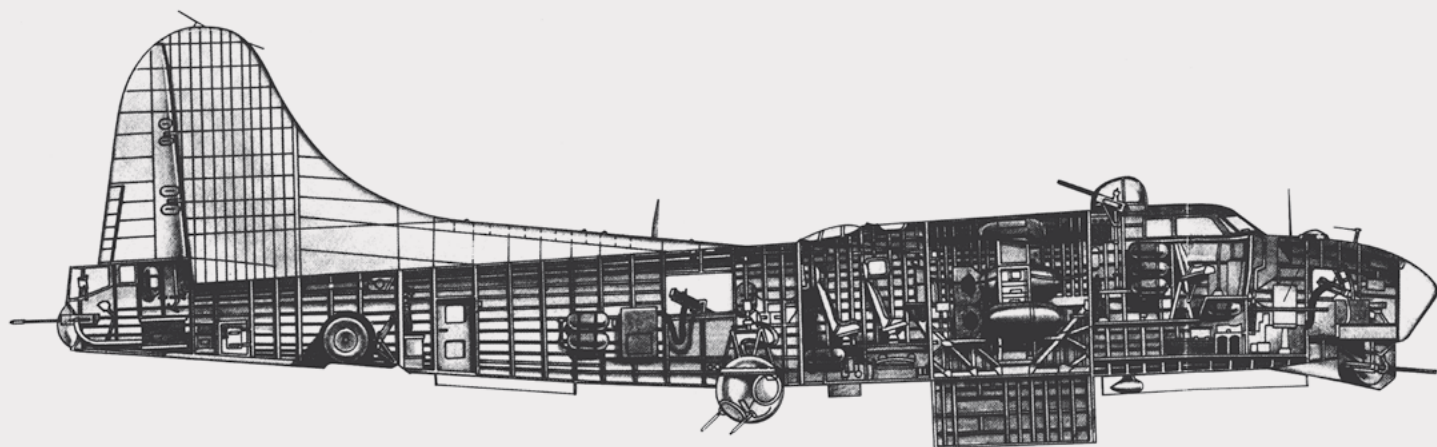
CAPÍTULO 17

Un desfile de miserias

Epílogo

Bibliografía

Índice analítico



DOSIER DE PRENSA



CAPÍTULO 1

LA MAFIA DE BOMBARDEROS

A partir del comienzo del otoño de 1942, las dotaciones de bombardeo estadounidenses iniciaron su aprendizaje de la guerra aérea por experiencia y experimento; cada misión era un ejercicio de práctica. Era de un tipo especial, diferente a la de las fuerzas de tierra. Una vez enviados al combate, los *bomber boys* no podían reportar información a su cuartel general que pudiera servir para reconfigurar el plan de batalla. La matanza era demasiado rápida para eso y estaba demasiado alejada del mando central. Y no había refuerzos: cada misión era casi un esfuerzo máximo. Los hombres que iban al objetivo tenían que regresar combatiendo. En el aire, las dotaciones estaban solas, obligadas a tomar sus propias decisiones si el plan maestro de la misión se desbarataba, cosa que casi siempre ocurría en el caos cegador del combate. Como escribió el coronel Laidlaw: «En una campaña aérea estratégica, ningún militar –ni siquiera los jefes aéreos más experimentados, con el mejor estado mayor sobre la tierra– pueden identificar los blancos por sí solos». ¹⁷ El tiempo, la condición mecánica de los aparatos, la intensidad de la defensa, el entrenamiento y la estabilidad mental de las tripulaciones y al menos una docena de otras variables determinaban qué sería bombardeado y quién moriría, en tierra y en el aire.

La infantería y la marina contaban con siglos de experiencia acumulada en la que basar su estrategia de batalla. Aunque en la Primera Guerra Mundial ambos bandos emplearon primitivos aviones de bombardeo y en la década de 1930 Japón, Alemania e Italia lanzaron bombardeos terroristas con bombarderos en picado contra ciudades y aldeas de China, España y el norte de África,



Las Fortalezas se alinean para el despegue. Durante el ascenso, en el abarrotado y ennegrecido cielo, las colisiones aéreas eran comunes.

antes de la Segunda Guerra Mundial ninguna nación había librado nunca una guerra de bombardeo a gran escala. Como escribió en 1942 el novelista John Steinbeck: «De todas las armas, la Fuerza Aérea es la que debe actuar con menos precedentes, con menos tradición». ¹⁸

El coronel Budd J. Peaslee, uno de los jefes legendarios de la 8.^a, argumentó que los historiadores apenas han identificado grandes líderes aéreos porque estos rara vez ejercen el mando una vez que sus efectivos están en el aire y porque la decisión de un general nunca produjo una victoria decisiva. En la Fuerza Aérea, era la pericia y el valor de los reducidos equipos de combate lo que marcaba la diferencia en batalla. «Ellos tenían –escribió Peaslee– poder y autoridad muy por encima de su edad, rango y experiencia». ¹⁹

«EL ATAQUE SOBRE RUAN –ANUNCIÓ AL DÍA SIGUIENTE EL general «Hap» Arnold– demuestra la validez de nuestra política de bombardeo de precisión de objetivos estratégicos frente al bombardeo en masa (*Blitz*) de grandes áreas de tamaño ciudad». ²⁰ Se estaba adelantando. Sería necesario probar el bombardeo diurno de precisión en misiones más duras, con mal tiempo y contra una defensa decidida. La historia de la guerra aérea estadounidense contra Alemania es la historia de un experimento: el ensayo de una nueva idea de guerra que había sido convertida en dogma mucho antes de que Paul Tibbets llegara al Reino Unido. «La primera misión de bombardeo fue poco más que un gesto –señaló Budd Peaslee–, aunque llevó consigo las esperanzas y sueños de dos décadas de aviadores estadounidenses». ²¹

El dominio del aire

En la guerra moderna, existen dos tipos principales de bombardeo aéreo: estratégico y táctico. Según la definición de la Fuerza Aérea: «El bombardeo estratégico golpea a la economía del enemigo; trata de inutilizar su potencial bélico mediante golpes a su producción industrial, la moral civil y sus comunicaciones. El bombardeo táctico es el apoyo aéreo inmediato del movimiento de fuerzas de aire, tierra o mar». ²² La 8.^a Fuerza Aérea llevó a cabo los dos tipos de ataque, aunque al inicio de la guerra sus líderes esperaban dedicarse casi en exclusiva al bombardeo estratégico.

CAPÍTULO 3

EL CIELO PELIGROSO



Cientos de bombarderos averiados fueron derribados en el mar del Norte. La tripulación del Liberator Lorelei (458.º Grupo de Bombardeo) porta su salvavidas inflable Mae West.

La primera misión del Memphis Belle fue el 7 de noviembre, contra los refugios de submarinos de Brest. Morgan se preparó escribiendo a su prometida, Margaret Polk, la belleza de Memphis que había conocido durante su entrenamiento en Walla Walla, Washington, y que daba nombre a su aeronave. «Debes tener siempre fe en que algún día volveré. Tú y yo tenemos por delante una maravillosa vida».⁶¹

La noche antes del raid los oficiales cenaron juntos casi en completo silencio y se retiraron pronto. Nadie estaba interesado en salir de *pub* en *pub*. «Todos habíamos oído las historias de las pérdidas que había sufrido la RAF [...] [pero], realmente, ninguno de nosotros tenía alguna idea de qué podíamos esperar, ni ningún concepto de cómo sería cuando nos disparasen».⁶² Estirados en silencio en sus camas, con los ojos abiertos, los hombres oían sobre ellos el estruendo de los bombarderos de Harris que se dirigían hacia el Ruhr.

No había nada parecido a una misión típica. Cada una era única, una experiencia singular, si bien una pauta era identificable en todas ellas. Para las dotaciones de vuelo, una misión solía empezar con el sonido del motor de un *jeep* que se detenía frente a sus cobertizos Nissen alrededor de las 04.00 h. «Un educado sargento mayor entraba y se dirigía a los camastros de los oficiales que tenían vuelo programado –contó el copiloto Bernard Jacobs, del 384.º Grupo de Bombardeo, estacionado en Grafton Un-

derwood–. Las clases de tropa estaban alojadas en otra zona. Fingíamos dormir hasta que se detenía junto a nuestro catre y nos estiraba del brazo. A continuación, decía: “Buenos días, señor. Usted y su [dotación] volarán hoy de número 6 del escuadrón inferior del grupo inferior. Desayuno a las 04.30, sesión informativa a las 05.15, despegue a las 06.15”».⁶³

A los sargentos artilleros se les despertaba con menos corrección. «Soltaos las pollas y poneos los calcetines, muchachos, hoy voláis», vociferaba un ordenanza mientras aporreaba con el dorso de la mano el techo de acero del cobertizo.

En el exterior no había luces: la base estaba en completa oscuridad para prevenir ataques nocturnos sorpresa de la Fuerza Aérea alemana. Mientras iban de camino a la cantina guiándose con las linternas, los hombres veían cómo haces de luz de los focos recorrían el cielo para guiar el regreso de la RAF.

En la reunión previa a la primera misión de Morgan, el coronel Stanley Wray, jefe del 91.º, se paseó, puntero de madera en mano, ante un mapa de Europa que cubría toda la pared. En él, un pedazo de cordel coloreado iba desde Bassingbourn, situado no muy lejos de las torres de la Universidad de Cambridge, directo al objetivo: los búnkeres de submarinos de Brest. «Bombarderos, si no pueden distinguir su primer blanco vayan al segundo. Si no lo pueden ver, vayan al tercero. Pero no lancen sus bombas de forma indiscriminada. Si no pueden bombardear ningún objetivo, no las tiren sobre ciudades abiertas. Tráiganlas de vuelta a la base».⁶⁴ Más tarde, cuando la 8.ª empezó a volar misiones sobre Alemania, no siempre se respetaron tales precauciones.

«Para todos ustedes [...] esta es su primera misión. Espero que hagan un buen trabajo [...] Esto es todo. Sincronicen sus relojes».

Cuando los aviadores empezaron a salir de la sala, los muchachos católicos se detenían junto a la puerta y se arrodillaban para recibir la absolución y la comunión de su capellán. Los protestantes permanecían con la cabeza gacha ante su pastor y rezaban un padrenuestro. Los judíos tenían que ir solos. Algunos jefes de base preferían que los capellanes no estuvieran presentes en las reuniones, o en la línea de despegue, bendiciendo a los bombarderos mientras los motores arrancaban y ronroneaban en el húmedo aire inglés. «No me gusta que a mis muchachos les recuerden que van a necesitar algo más que suerte y agallas para volver a la base»,⁶⁵ manifestó un comandante.

CAPÍTULO 5

ANATOMÍA DE VALOR

El capitán Robert Morgan recuerda haberle visto por primera vez en Bassingbourn, más o menos un mes antes de la misión de Wilhelmshaven: un hombre esbelto y osado, con chaqueta de artillero y gorra de cuero, «agitaba los brazos en el aire, con un cigarrillo encendido en mitad de los labios y un par de camarógrafos que seguían sus pasos como perritos falderos. Vestía uniforme de comandante y tenía una marcada forma de dirigir a todo el mundo, por lo que me imaginé que debía de ser un personaje de lo más importante».²¹

Era el director hollywoodiense William Wyler. Su película de 1942, *La señora Miniver* (*Mrs. Miniver*), la historia de una familia británica que trata de mantenerse unida durante el *Blitz* nazi, seguía llenando los cines de Inglaterra y Estados Unidos y obtuvo seis premios Óscar, uno de ellos para Wyler, el de mejor director. Wyler y sus equipos de filmación llevaban cinco meses en Inglaterra rodando un documental en torno al bombardeo estratégico para el Departamento de Guerra.

Carl Spaatz conoció al director en una fiesta en Washington poco después de Pearl Harbor. Le consiguió el rango de comandante y la oportunidad de filmar sobre el terreno reportajes de guerra para la Fuerza Aérea en Inglaterra. Wyler recibió su despacho de oficial en una hora. «Sin entrenamiento, nada –contó Wyler–. Me enviaron a un lugar a comprar un uniforme. Lo siguiente que pasó fue que me puse el uniforme, que me quedaba pequeño. Iba por la calle con mi cigarrillo, mi maleta y por ahí viene un general. Mierda, ¿qué hago? ¿Me trago el cigarrillo, me deshago de la maleta? Tiré el pitillo y saludé. El general me vio y se echó a reír».²²

Un *U-Boot* hundió el buque que transportaba las caras cámaras de 35 mm de Wyler, por lo que los equipos de filmación tuvieron que usar las cámaras portátiles de 16 mm que llevaban en las maletas. Se las entregaron a los aviadores para que grabasen película durante sus misiones, aunque esto no satisfizo a Wyler. Insistió en volar con las dotaciones; quería rodar una película poderosa y auténtica, no un ejemplo de propaganda fácil. Vio cumplido su deseo, aunque solo después de asistir a la escuela de tiro con Rooney, Cronkite y el resto del Escribiente 69.⁹

En Bassingbourn, su equipo de fotógrafos rodó la mayor parte del metraje a color con un bombardero llamado *Invasion II*. Un día, este no regresó de una misión. «De modo que nos subimos a un *jeep* –recordó uno de los cámaras– y empezamos a recorrer la base en busca de aviones».²³ Wyler vio una Fortaleza que llevaba pintada en el morro una pelirroja de largas piernas en traje de baño y, al lado, su evocador nombre: *Memphis Belle*. «Willy señaló el nombre con el dedo y dijo: “Este”».

Las decoraciones de los bombarderos fue una de las primeras cosas que le llamaron la atención a su llegada a Bassingbourn. Ni los nazis ni los británicos tenían nada parecido y los reglamentos de los Marines y de la Armada lo prohibían. Parecían expresar tan bien el espíritu desbordante de los muchachos de las dotaciones: «Era una forma de aferrarnos a nuestra individualidad, o de sentido del humor, en una guerra abrumadoramente enorme, mecanizada y brutal»,²⁴ manifestó Robert Morgan. Aunque había personajes famosos de dibujos animados, como el ratón Mickey, y feroces dragones que escupían fuego, los temas favoritos de los artistas aficionados eran jóvenes voluptuosas en poses de modelo de calendario popularizadas por artistas comerciales como George Petty, Gil Elvgren y el peruano Alberto Vargas. Seductoras, coquetas y de imposible belleza, eran algo más que versiones idealizadas de las chicas que habían dejado en Estados Unidos: eran descarados símbolos de vida en un frente bélico donde la muerte estaba en la mente de todos.

Cuando Morgan eligió un nombre para su avión, poco antes de volar a Inglaterra, telefoneó a George Petty y le preguntó si podía utilizar en su bombardero a una de las modelos de la revista *Esquire*. Petty le remitió un dibujo y Morgan hizo que un artista del escuadrón pintara dos en su aeroplano, una a cada lado del morro. La tripulación las adoraba. La chica encajaba con su ímpetu juvenil y su anhelo sexual, rebosante de nostalgia del hogar. «A los pilotos de caza alemanes que se lanzaban sobre nuestros bombarderos debió de parecerles como si atacaran una oleada de catálogos voladores de lencería»,²⁵ afirmó Morgan con posterioridad.

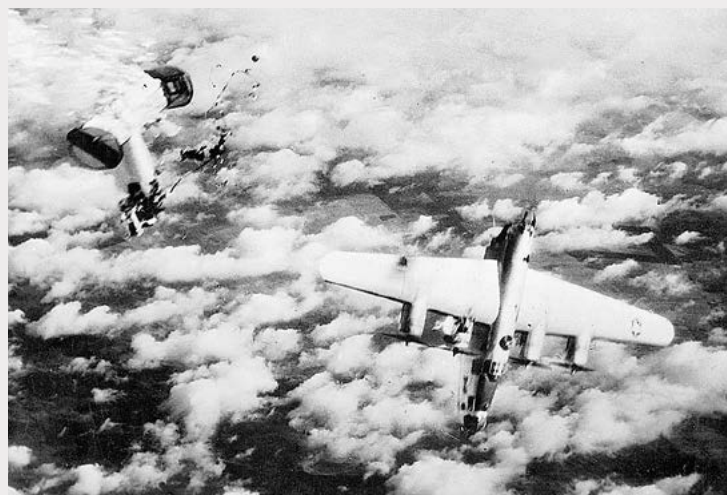
CAPÍTULO 12

PRISIONEROS DE LOS SUIZOS

Daniel Culler temía lo desconocido. Criado en la remota Syracuse, Indiana, nunca se había alejado más de 50 kilómetros de su casa. Sin embargo, solo podía pensar en huir hacia lo desconocido para «volver a incorporarse [...] a la lucha contra la opresión». ²⁹ Su patriotismo era tan ardiente que, visto en retrospectiva, parece impuesto. Al dejar a un lado sus creencias cuáqueras para matar por su país, creía que había renunciado a toda posibilidad de entrar en el cielo. Su única esperanza para el más allá era que Dios hubiera creado un lugar especial, diferente al cielo, pero alejado del infierno, para aquellos que cometían un asesinato legítimo por una causa justa.

La primera vez que Culler escapó, en mayo de 1944, sus dos compañeros y él se perdieron y estuvieron a punto de fallecer de frío en los montañosos bosques de la frontera italiana. Culler, padeciendo un dolor atroz a causa de las costras sangrantes de los pies y enfermo por haber ingerido sin querer moras venenosas, apenas podía caminar. Volvió por sí solo a Adelboden, en el mismo tren en el que habían viajado los tres al sur a Bellinzona, la ciudad más grande de la frontera italiana. «La parte más sorprendente de mi escapada fue que recorrí más de ochocientos kilómetros en el transporte público suizo y nadie me preguntó nunca, ni me pidió identificación alguna». ³⁰ Uno de los motivos era que viajó por la parte italiana del país, no la germana, donde la policía estaba más vigilante. Un informe de la Comisión Helvética de Internados y Hospitalización, publicado después de la guerra, nos da una explicación adicional: «Hicimos todo cuanto estuvo en nuestra mano por prevenir la huida de los internos. Por desgracia, nuestros esfuerzos se veían obstaculizados por el hecho de que una gran parte de la población se sentía en la obligación de ayudar a los internos a escapar de todas las maneras posibles». ³¹

Tras presentarse al comandante de Adelboden, Dan Culler fue sentenciado a diez días de confinamiento en solitario en el calabozo de Frutigen. Sus compañeros, supo más tarde, fueron capturados por la guardia fronteriza suiza y encarcelados. Tras cumplir su sentencia, Culler fue trasladado a una prisión de castigo de alta seguridad llamada Straflager Wauwilermoos, que, traducido, quiere decir «campo de castigo de la ciénaga de Wauwil», una aldea próxima a Lucerna. A Culler nunca le dijeron por qué lo enviaban allí, ni por cuánto tiempo. Cuando atravesaba las puertas de la prisión, el guarda militar que le escoltaba le susurró: «Siento haberle traí-



Un Liberator partido en dos por el fuego de un cañón de un caza alemán Me-262, que que entró en servicio en la etapa final de la contienda.

do a este infierno. Tenga mucho cuidado. Ahí dentro hay hombres execrables y usted es muy joven». ³²

Wauwilermoos era un complejo de hacinados barracones salpicados de barro, rodeado por una alambrada y patrullado por guardias armados con ametralladoras y perros de presa. Construido en 1941, era un recinto disciplinario para delincuentes y fugitivos de la creciente población de internados militares en Suiza, procedentes de casi una docena de países. Para dirigirlo, las autoridades helvéticas no podían haber elegido a un personaje más odioso. El capitán André-Henri Beguin, antiguo oficial de la Legión Extranjera Francesa, era tan corrupto como cruel. En aquella época, las autoridades suizas lo investigaban por adulterio, soborno, desfalco de fondos de la prisión, espionaje para los alemanes y por vestir un uniforme nazi de forma ilegal (en la época en la que vivió en Alemania, antes de la guerra, firmaba su correspondencia con un *Heil Hitler!*). Extremadamente obeso, rara vez entraba en el recinto de la prisión y prefería dirigirla desde su despacho, donde acudía de vez en cuando a entretenerlo alguna de sus cuatro amantes y donde podía confiscar con comodidad los paquetes remitidos a los reclusos. Los oficiales que nombró eran tan chabacanos y corruptos como él. Nos trataban «como escoria –relató el bombardero de la 8.ª Fuerza Aérea James Misuraca–. Los suizos lo llamaban campo de castigo, pero, en realidad, era más parecido a un campo de concentración». ³³

LAS CHIMENEAS CASI NUNCA SE DERRUMBAN

A principios de abril de 1945, la campaña contra el transporte de las fuerzas aéreas aliadas también logró sus objetivos principales. El sistema de ríos y canales de Alemania estaba fuera de servicio y su red ferroviaria devastada y, con ella, la industria del carbón que movía la economía. Aunque persistía el debate de si los bombarderos aliados debían haberse centrado en cortar las líneas de tren en puentes, pasos a nivel, túneles y viaductos en lugar de castigar los nudos ferroviarios, donde había equipos de reparación para arreglar de inmediato los daños, la lenta estrangulación de los sistemas ferroviarios y fluviales de Alemania ejecutada por el poder aéreo aliado fue, con bastante probabilidad, la causa más importante del derrumbe económico de Alemania.⁶⁷

Hoy, ninguna nación puede imponerse en una guerra total sin una economía industrial y Alemania carecía de ello a principios de 1945. Casi no tenía petróleo y, pese a que disponía de abundante carbón, el poder aéreo aliado le impedía trasladarlo. «Incluso una potencia militar de primera clase –con todo lo dura y resistente que era Alemania– no puede vivir mucho tiempo bajo la libre explotación a gran escala de armamentos aéreos sobre el corazón de su territorio»,⁶⁸ concluyeron los redactores del Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos. Por primera vez en la historia moderna, la economía de una potencia mundial sufrió una absoluta destrucción y, junto con ella, la de las urbes principales de dicho país. Considerar una «industria»⁶⁹ a los centenares de factorías hambrientas de combustible que permanecían intactas hubiera sido, según afirmó el corresponsal Julian Bach, «confundir la carcasa con la bestia».⁷⁰

Aunque la economía no se derrumbó por completo hasta que los ejércitos aliados hollaron suelo germano, dispuestos a asestar el golpe mortal, los quebrantos irreversibles empezaron mucho antes. Y las fuerzas de Eisenhower no habrían llegado hasta las puertas de Alemania sin el poder aéreo.

ESTA NO ES LA IMPRESIÓN QUE TIENE LA MAYORÍA DE LA gente del resultado de la campaña aliada de bombardeo. La indignación moral suscitada por el bombardeo de terror (el historiador británico J. F. C. Fuller argumentó qué las «terribles masacres» de «Bombardero» Harris

«habrían deshonrado a Atila el huno»),⁷¹ así como el enorme coste de las operaciones de bombarderos –un dinero, apuntan los críticos, que podría haber tenido un uso más productivo en otras facetas del esfuerzo bélico aliado–, han llevado a algunas valoraciones del bombardeo estratégico a minusvalorar su impacto sobre el esfuerzo bélico germano. Destacados periodistas e historiadores han sostenido que el bombardeo estratégico no logró limitar la producción de Alemania y que el bombardeo de ciudades solo consiguió reforzar la voluntad de resistencia del pueblo germano. En apoyo de sus conclusiones, estos críticos citan los resultados del Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos.

Cuestionar las constataciones de la Fuerza Aérea acerca del bombardeo estratégico es una cosa y otra bien distinta atribuir al Estudio del Bombardeo algo que es indudable que no dice. Por qué las conclusiones del Estudio han sido malinterpretadas de un modo tan generalizado es uno de los enigmas de las investigaciones militares modernas. John Kenneth Galbraith es uno de los principales contribuyentes a esta confusión. En sus escritos de la época de la Guerra de Vietnam, sostuvo que la guerra aérea contra Alemania fue un fracaso «estrepitoso».⁷² Esto lleva al lector desprevenido a dar por hecho que llegó a esa conclusión en 1945. En su comprensible oposición al primer bombardeo a gran escala contra Vietnam del Norte ordenado por el presidente Lyndon Johnson, la Operación Rolling Thunder [trueno rodante], Galbraith insistió en que el bombardeo estratégico nunca había funcionado, ni en Vietnam, ni en Corea, ni siquiera en la Segunda Guerra Mundial. El biógrafo de Galbraith, Richard Parker, insiste en este punto de una forma aún más insistente que su personaje. El Estudio del Bombardeo Estratégico de Estados Unidos concluyó que el bombardeo estratégico «de hecho, no ha logrado destruir –o ni siquiera causar dificultades de importancia– a las capacidades de producción bélica de los alemanes [...] Incluso los ataques específicos contra las instalaciones petrolíferas y ferroviarias posteriores al Día D apenas lograron ralentizar al Ejército y a la Fuerza Aérea de Alemania, sin conseguir paralizarlos».⁷³

Esto es una interpretación errónea, tanto de las conclusiones de Galbraith como de las del resumen del Estudio. La historia real es diferente, compleja y fascinante desde un punto de vista intelectual.



Contacto y entrevistas:

Guillermo Escribano Jara - Comunicación

Tel. 616 404 434 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com

