



ENIGMAS Y MISTERIOS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Desapariciones muertes y sucesos aún sin explicación
del mayor conflicto bélico de la historia

Jesús Hernández

de

Un recorrido sobre los hechos aún sin explicación que ocurrieron en medio del caos que fue la Segunda Guerra Mundial.

A estas alturas nadie puede poner en duda que la Segunda Guerra Mundial es una fuente inagotable de historias. Las complicadas operaciones militares, el elevado número de soldados y aparatos de guerra implicados, los estudios científicos destinados a revolucionar las infraestructuras bélicas o las herméticas teorías nazis, nos han dejado no pocos acontecimientos que aún hoy están sin responder. Desde este punto de partida Jesús Hernández nos presenta en este libro, huyendo del sensacionalismo de las confabulaciones místicas y de la búsqueda nazi de elementos mágicos, algunos de los hechos inexplicados de la Segunda Guerra Mundial.

Enigmas y Misterios de la Segunda Guerra Mundial pretende encontrar una explicación plausible a los misterios que nos han llegado del conflicto y, destapar aquellas historias fantásticas que han alcanzado fama y difusión. Dividido en seis capítulos, nos irá presentando Jesús Hernández en primer lugar los sucesos que continúan todavía sin explicación como el misterioso ataque a Los Ángeles por extraños artefactos voladores, nos detalla la vida de los espías más enigmáticos implicados en la guerra y nos relata las extrañas desapariciones de personajes tan célebres como el piloto Antoine de Saint-Exupéry, autor de El principito. También tienen cabida en el libro las historias sobre máquinas de guerra malditas como el submarino USS Tang que se hundió por un torpedo defectuoso que él mismo lanzó y, por supuesto, una investigación esclarecedora sobre las enigmáticas muertes de Martin Bormann o Hermann Goering. En un último capítulo presenta también los mitos e historias fantásticas asociadas al conflicto, como el experimento Filadelfia, en el que, según algunos testigos, se consiguió teletransportar un buque de la marina americana.



Jesús Hernández

Enigmas y misterios de la Segunda Guerra Mundial

**Desapariciones, muertes y sucesos inexplicados del mayor
conflicto bélico de la historia**

ePub r1.1

Titivillus 09.03.17

Título original: *Enigmas y misterios de la Segunda Guerra Mundial*

Jesús Hernández, 2010

Retoque de cubierta: Titivillus

Editor digital: Titivillus

ePub base r1.2



A nuestro hijo Marcel

Introducción

La Segunda Guerra Mundial constituyó el acontecimiento histórico central del siglo XX y seguimos viviendo sus consecuencias en la actualidad. Pero, pese a todo lo que se ha escrito sobre este conflicto, continúan existiendo episodios que presentan numerosos interrogantes.

Desapariciones, muertes misteriosas, personajes enigmáticos... la contienda de 1939-45 se nos presenta esmaltada de capítulos que excitan la imaginación del más juicioso y ponderado de los historiadores. Cada día surgen nuevas revelaciones destinadas a esclarecer estos extraños sucesos, pero, en muchas ocasiones, lo único que consiguen es abrir nuevos frentes de investigación que acrecientan aún más la curiosidad y la intriga entre los apasionados por la Segunda Guerra Mundial.

Este libro pretende ser una aproximación a esos temas que, seis décadas después de terminado el conflicto, aún permanecen envueltos en sombras. En estas páginas he intentado ofrecer un estudio honesto y riguroso sobre los hechos que todavía desafían a los investigadores. Pero este enfoque requiere escapar a las múltiples tentaciones que se ofrecen a la hora de escribir un libro de estas características.

A nadie se le escapa el hecho de que, a lo largo de los años, muchos han aprovechado el terreno abonado de la Segunda Guerra Mundial para especular con historias de dudosa procedencia, basados parcialmente en historias verídicas en la mejor de las ocasiones, que subvierten claramente la realidad de los acontecimientos. Así pues, han ido surgiendo una serie de supuestos misterios cuyo único objetivo parece ser poner a prueba la credulidad y, en ocasiones, la paciencia del lector.

Es habitual encontrar el último testimonio que descubre a Hitler en la Patagonia, o una descripción meticulosa de los supuestos platillos volantes nazis, todo ello mezclado con estudios poco rigurosos sobre la vertiente ocultista y mágica del Tercer Reich y todo tipo de teorías conspirativas, dando

como resultado un concepto devaluado de lo que entendemos por «misterios de la Segunda Guerra Mundial».

Pero no es necesario acudir a estas historias fantásticas para verse atrapado por los enigmas de aquella conflagración que han quedado sin resolver. La historia de la Segunda Guerra Mundial es lo suficientemente sugestiva como para capturar la atención y la curiosidad del lector, sin necesidad de recurrir a esas calenturientas elucubraciones. Por lo tanto, en esta obra simplemente se presentan los hechos tomando la versión más ajustada a la realidad, cuando es el caso, o simplemente admitiendo la falta de información disponible para poder esclarecer el asunto en cuestión.

Sin embargo, teniendo en cuenta el innegable atractivo con el que cuentan ese tipo de historias que han alimentado la imaginación de los lectores durante décadas, he optado por dedicar el último capítulo del libro a algunos de esos relatos fantásticos, los que presentan en su origen algún atisbo de realidad histórica comprobable.

Por lo tanto, aquí presento esta obra que pretende dejar constancia de un hecho que a muchos puede sorprender; la existencia de numerosos puntos oscuros en la historia del conflicto de 1939-45. A pesar de todo lo que se ha escrito y divulgado sobre la Segunda Guerra Mundial, la respuesta a muchas preguntas sigue guardada bajo el sello de alto secreto de las potencias vencedoras en la guerra. No sabemos los motivos de esta falta de transparencia y sería aventurado decir que todos ellos son inconfesables, pero la realidad es que, cuanto más avanzamos en el estudio de la aquella contienda, más misterios se aparecen ante nuestros sorprendidos ojos.

Si el lector espera encontrar respuestas en este libro, siento decepcionarle de entrada, pero al finalizar su lectura no sólo no habrá resuelto ninguna de sus dudas, sino que probablemente se hallará con muchas más en su cabeza de las que tenía antes de afrontarlo. Aquí no se esclarecerán los enigmas de la guerra —ésa sería una pretensión propia de algún iluminado— sino que se plantearán nuevos y variados interrogantes.

A los que sentimos pasión por todo lo que rodea a la Segunda Guerra Mundial a menudo nos preguntan por los motivos que nos mueven a conocer cada vez con mayor profundidad todos los aspectos que conforman aquel conflicto. He de confesar que aún no he podido elaborar una respuesta lo suficientemente convincente, pero es posible que la cuestión tenga algo que ver con estos misterios que aún hoy permanecen sin resolver.

Por mucho que caminemos adelante en la investigación de estos arcanos, siempre vemos cómo la línea del horizonte se aleja a la misma velocidad. Pero la imposibilidad de llegar a él nos permite, en nuestro camino, ir descubriendo nuevas regiones ignotas que estimularán siempre nuestra imaginación y las ansias de conocimiento.

Nunca lograremos alcanzar la comprensión absoluta de todo lo que ocurrió durante aquellos seis años de sangre y fuego, pero el convencimiento de que siempre nos quedarán por conocer nuevos episodios que nos emocionarán, nos sorprenderán o nos intrigarán, hace que la Segunda Guerra Mundial sea ya para siempre una inagotable fuente de enigmas y misterios.

Barcelona, febrero de 2005.

Capítulo I

Sucesos inexplicados

La Segunda Guerra Mundial es probablemente el hecho histórico del que más se ha escrito e investigado pero, aún así, existen numerosos episodios ocurridos durante aquella contienda que permanecen todavía hoy sin una explicación lógica.

Los detalles de estos casos misteriosos pueden haberse visto mediatizados por la propaganda o la confusión inherente a todo conflicto bélico, por lo que es difícil establecer con rigor el desarrollo de los hechos tal como ocurrieron. Pero en algunas ocasiones resulta ya imposible averiguar la verdad, pues el tiempo ha arrojado tantas dosis de incertidumbre sobre ellos que quizás sea mejor que permanezcan como misterios sin resolver. Existen otros sucesos en los que cabe la posibilidad de que algún día por fin sepamos la verdad. Aún existen muchos archivos que permanecen cerrados a los investigadores, para salvaguardar quizás algún secreto considerado demasiado importante como para que salga a la luz.

Seguramente algún día podamos desentrañar los pormenores de esos hechos inexplicados, pero hasta que llegue ese momento tan sólo podremos aventurar hipótesis más o menos verosímiles.

La invasión que nunca ocurrió

En la madrugada del 1 de septiembre de 1939, Hitler lanzaba a sus temibles *panzer* sobre Polonia. Tres días después, Francia y Gran Bretaña, que hasta ese momento siempre habían transigido en las cada vez más ambiciosas pretensiones del *Führer*, decidían por fin frenar la expansión nazi, declarando la guerra a Alemania.

La entrada en el conflicto de las potencias occidentales no sirvió a Polonia para resistir el avance del Ejército alemán, la *Wehrmacht*. En una acción tan heroica como inútil, los jinetes polacos se lanzaron en una carga desesperada contra los *panzer*, que no encontraron ninguna dificultad para aniquilarlos. Ese encuentro desigual sería el símbolo del fin de una visión romántica de la guerra y de la irrupción de la maquinaria de guerra nazi, capaz de aplastar cualquier resistencia gracias a su eficacia arrolladora.

Europa había sido testigo por primera vez de la «guerra relámpago». En pocos meses fueron cayendo, además de la propia Polonia, Dinamarca, Noruega, Luxemburgo, Bélgica y Holanda. Parecía que nada podía interponerse entre Hitler y su sueño de dominar todo el continente.

Tan sólo quedaba la esperanza de que la potente Francia lograra frenar al victorioso líder del Tercer Reich. El Ejército galo contaba con una fuerza de similares características, en hombres y material, a la que presentaba la intratable *Wehrmacht*. Pero la audacia y el afán de victoria de las tropas germanas desbarató los intentos franceses de frenar su avance, pese a contar con la ayuda de un cuerpo expedicionario británico, que se vería obligado a reembarcar en Dunkerque.

Finalmente, Francia cayó ante el rodillo alemán y aceptó un humillante armisticio el 22 de junio de 1940, en el mismo vagón de ferrocarril en el que Alemania firmó el que suponía su derrota en la Primera Guerra Mundial. Al día siguiente, Hitler visitaba por primera y última vez París, meditando varios minutos junto a la tumba de Napoleón. Sus megalomaniacos sueños de gloria se habían cumplido.

Pero su satisfacción no era completa. Al otro lado del Canal de la Mancha permanecía desafiante la irreductible Inglaterra. Su primer ministro, Winston Churchill, que había sustituido al pusilánime Neville Chamberlain, era el único dirigente que estaba dispuesto a enfrentarse al dictador nazi. Hitler exploró la posibilidad de alcanzar un acuerdo de paz que entregase a Alemania el dominio total y absoluto de la Europa continental, mientras que al Imperio británico se le permitiría conservar el dominio de sus extensas posesiones de ultramar.

Pero los ingleses no estaban dispuestos, bajo ningún concepto, a doblar la rodilla ante el arrogante dictador aceptando ese indigno reparto del mundo, y Churchill se encargó de galvanizar en su persona esa inapelable determinación de resistir a toda costa.

El veterano político británico sabría transmitir a sus conciudadanos la energía suficiente para superar la dura prueba a la que los alemanes les iban a someter. Su célebre discurso en los micrófonos de la BBC iba a marcar la pauta de la resistencia del pueblo británico a la tiranía nazi:

Combatiremos en los mares y los océanos, combatiremos cada vez con mayor confianza y fuerza en el aire; defenderemos nuestra isla a cualquier precio. Combatiremos en las playas, en los lugares de desembarco, en los campos y en las calles: combatiremos en las montañas; no nos rendiremos jamás.

Así pues, los alemanes lanzaron una brutal ofensiva aérea que tenía como objetivo obligar a los ingleses a aceptar el nuevo orden preconizado por los nazis; en el caso de que este castigo no fuera suficiente para que los orgullosos británicos se aviniesen a aceptar las condiciones impuestas por Hitler, estaba prevista una invasión en toda regla, conocida como operación León Marino.

Por su parte, el pueblo inglés estaba dispuesto —tal y como había anunciado Churchill en su arenga— a defenderse con las aún escasas armas que tenía a su alcance, pero nunca a rendirse. Los continuos bombardeos, primero sobre los campos de aviación y después contra las ciudades, no hicieron ninguna mella en el ánimo de los ingleses, que incluso vieron cómo su moral era cada vez más sólida pese a sufrir cada día los bombardeos de la *Luftwaffe*.

La psicosis de la inminente invasión duró todo el verano. Fueron abundantes las falsas alarmas; casi a diario alguien veía la flota germana acercarse a las costas inglesas, o corría el rumor de que los soldados alemanes ya habían pisado alguna playa. No era extraño que los campanarios de las poblaciones costeras anunciaran durante aquel estío en varias ocasiones la llegada de los alemanes. Tras el susto inicial, sus habitantes volvían a sus quehaceres diarios, aunque el temor a la invasión permanecía inalterable.

Pero fue el día 16 de septiembre de 1940 cuando supuestamente se produjo el anunciado intento de atravesar el Canal de la Mancha. La prensa de los países aliados se hizo eco de una confusa noticia que afirmaba que ese día los alemanes habían lanzado León Marino, pero que la operación había tenido que cancelarse al haber sido atacada la fuerza de desembarco por aviones británicos cuando aún se encontraba en los puertos franceses.

En Estados Unidos, la revista *War Illustrated* y el diario *New York Sun* se

atrevían incluso a narrar con todo lujo de detalles la frustrada invasión, remitiendo al testimonio de «observadores neutrales», según los cuales «la matanza fue terrible; los muertos, ahogados y heridos se podían contar por decenas de miles».

Además, estas publicaciones aseguraban que los hospitales franceses próximos a la costa habían quedado saturados por la llegada de soldados alemanes que presentaban quemaduras en todo el cuerpo. Según el informe de un anónimo médico francés, el 16 de septiembre, cuando los barcos alemanes estaban dispuestos ya a atravesar el Canal con las tropas de desembarco a bordo, fueron atacados por la aviación británica. El supuesto testigo afirmaba que los aviones lanzaron sobre ellos bombas de combustible. El petróleo derramado sobre la superficie del agua también ardió, abrasando a los desafortunados soldados que saltaban de los barcos intentando escapar de las llamas.

Aunque estas informaciones no hablaban del número total de bajas producidas por este ataque, un mes más tarde, basándose en testimonios procedentes de Francia carentes de toda credibilidad, se calculó que... ¡podían ascender a 350.000!

Para entonces, los esfuerzos de Berlín por desmentir esta historia se habían revelado totalmente inútiles. En la prensa continuaron apareciendo supuestos testigos de la masacre que se había producido aquel 16 de septiembre en las aguas del Canal.

Algunos ciudadanos norteamericanos que vivían en localidades de la costa belga confirmaron que durante días habían ido llegando a la playa cadáveres de soldados alemanes con signos evidentes de haber sido víctimas de las llamas.

Un periodista estadounidense de la CBS, William Shireer, observó la llegada a una estación cercana a Berlín de un tren de la Cruz Roja el 18 de septiembre, dos días después del supuesto intento de invasión. De él bajó un buen número de heridos, cuya gran mayoría presentaba graves quemaduras. Al periodista le sorprendió tal cantidad de bajas, teniendo en cuenta que las operaciones militares en el oeste habían cesado tres meses antes. Por lo tanto, achacó esta llegada masiva de heridos al frustrado paso del Canal.

Otro periodista norteamericano, Charles Barbe, afirmó haber visto con sus propios ojos cerca de la ciudad costera de Dieppe cuerpos de soldados alemanes prácticamente carbonizados. Según sus investigaciones, un total de

33.000 hombres habían muerto durante el ataque de la aviación británica a la flota de invasión.

Los relatos y descripciones del intento de atravesar el Canal del 16 de septiembre de 1940 fueron desapareciendo progresivamente de la prensa, hasta que en 1944 comenzaron a aflorar de nuevo esas informaciones. Gracias al avance de los Aliados por Francia, los corresponsales de guerra lograron localizar a los testigos que podían confirmar la veracidad de aquellos hechos. No faltaron enfermeras que aseguraban haber visto llegar el 17 de septiembre un buen número de soldados a la estación de tren de Bruselas. La mayoría de ellos presentaba quemaduras en todo el cuerpo. Según las enfermeras, medio millar de aquellos soldados fueron trasladados a los hospitales de la capital belga, pero muchos morirían allí mismo.

Como el gobierno británico nunca había confirmado o desmentido el ataque con bombas de combustible a la flota alemana de invasión, en junio de 1945, cuando había pasado un mes desde el final de la guerra en Europa, la presión de la prensa para conocer la verdad forzó a llevar el asunto a la Cámara de los Comunes.

Las revelaciones del ministro de Información, Geoffrey Lloyd, para aclarar la confusa cuestión no contribuyeron precisamente a arrojar luz sobre el caso. Según Lloyd, no hubo ningún ataque de la aviación británica, sino que se trató de un experimento alemán a fin de comprobar la fiabilidad de unos trajes de amianto con los que habían sido dotados los soldados alemanes para protegerse en caso de que en las costas inglesas se dispusiera una barrera de petróleo ardiendo.

No obstante, y siempre según el ministro, los uniformes de amianto eran defectuosos y los hombres que participaron en la prueba murieron abrasados. Esto explicaría la llegada de cadáveres quemados a las costas cercanas en los días siguientes.

Las inverosímiles explicaciones de Lloyd no convencieron a nadie y, tras la guerra, la historia de la supuesta invasión del 16 de septiembre se fue desinflando poco a poco. Tan sólo pareció confirmarse la llegada de cuerpos de soldados alemanes quemados a la costa británica, tal como señaló el primer ministro Clement Attlee en noviembre de 1946, pero que, en todo caso, el número de cadáveres no pasó de la treintena.

Años más tarde, fueron apareciendo algunos de los soldados que ayudaron a recuperar estos cuerpos del agua, lo que presupone que, al menos esta parte

de la historia, tendría algún viso de ser cierta. De todos modos, el escaso número de cadáveres recuperados hace pensar más bien que podría tratarse de miembros de las tripulaciones de los bombarderos alemanes, más que en una gran fuerza anfibia de invasión.

Con el fin de acabar de confundir a todo aquel que intente conocer con exactitud lo que ocurrió —si es que realmente ocurrió algo— aquel 16 de septiembre, después de la guerra apareció un plan de los servicios secretos británicos para representar una falsa invasión de Inglaterra.

Para ello se planeó recuperar cadáveres de pilotos alemanes derribados y vestirlos con uniformes de infantería. Más tarde serían abandonados en el agua para que la marea los arrojase a la orilla. No hay constancia de que este proyecto se llevase a cabo, pero no hay que descartar esa posibilidad, que podría proporcionar también una explicación a los cuerpos encontrados en la costa a los que se refirió Attlee.

Pero ¿sucedió algo en realidad aquel 16 de septiembre? Aunque no hay ninguna prueba concluyente de que se produjese una masacre de soldados alemanes en aguas del Canal, ya fuera debido a un altamente improbable intento de invasión o un no menos inaudito experimento para comprobar la resistencia de uniformes ignífugos, la concordancia de testimonios que revelan una inusual llegada de heridos a los hospitales o de cadáveres a las costas puede indicar un posible accidente de grandes dimensiones que los alemanes prefiriesen mantener oculto.

Hay que recordar que la fuerza de invasión, que estaba lista para emprender el paso del Canal, constaba de un buen número de lanchas de desembarco. Las fotos de reconocimiento realizadas por la aviación aliada identificaron unas 600 barcasas en Amberes, 230 en Boulogne, 266 en Calais, 220 en Dunkerque, 205 en Le Havre y 200 en Ostende.

No es descabellado pensar que algunas de estas embarcaciones fueran pasto de las llamas debido a alguna incursión de los bombarderos aliados o incluso a un accidente fortuito, dando como resultado una tragedia que se saldase con la muerte de varios centenares de soldados germanos.

Esto no sería de extrañar, puesto que, a lo largo de la contienda, tanto británicos como norteamericanos silenciaron numerosos accidentes que provocaron víctimas en sus propias filas, para evitar así que se resintiera la moral de las tropas o que la población perdiese la confianza en sus dirigentes. No hay ningún motivo para pensar que los alemanes no optasen también por

encubrir sus propios errores.

Tampoco hay que descartar que el gran saldo de heridos y muertos del 16 de septiembre fuera simplemente el resultado de alguna incursión aérea especialmente desastrosa para la *Luftwaffe* que causase un buen número de bajas entre sus pilotos, y que los alemanes prefiriesen mantener oculta.

Pero también hay que tener en cuenta el peso de la propaganda aliada; quizás fue capaz por sí sola de pergeñar ese gigantesco engaño para espolear la moral de la población británica, que saborearía con fruición ese supuesto fracaso de la temida invasión alemana.

A favor de la tesis del montaje figuraría la capacidad demostrada por los servicios secretos de los Aliados para diseñar y llevar a cabo con éxito complicadas operaciones de contrainformación, que a la postre resultarían decisivas para el resultado final de la contienda.

Sea lo que fuere, lo que está claro es que, si la apertura de algún archivo no nos desvela por fin la realidad de los hechos, durante mucho tiempo seguirá siendo un misterio lo que ocurrió aquel 16 de septiembre en aguas del Canal de la Mancha.

Un aeródromo maldito

Está comprobado que en época de guerra toman un inesperado y sorprendente protagonismo historias de supersticiones que en tiempos de paz no merecerían el más mínimo crédito.

Ya hemos visto cómo en Inglaterra circularon todo tipo de rumores sobre la frustrada invasión alemana. Las historias de brujería, como no podía ser menos, también recobraron fuerza; según un más que dudoso testimonio aparecido en 1954 —el libro *Witchcraft Today* de Gerald Gardner— el fracaso de la operación León Marino habría que anotarlo en el haber de las brujas inglesas.

Al parecer, en el verano de 1940 se celebró una reunión de brujas al más alto nivel —el denominado *Great Circle* o Gran Círculo— en la localidad de New Forest con el objetivo de influir a distancia en el cerebro de Hitler para que no lanzara la invasión.

No se puede poner en duda la gran eficacia de las brujas inglesas cuando

se proponían rechazar invasores, puesto que los otros dos únicos momentos históricos en el que se había convocado el *Great Circle* había sido con ocasión de la lucha contra la Armada Invencible y de la amenaza napoleónica...

Según otros autores, la reunión de las brujas consistió en un aquelarre nocturno celebrado al aire libre en un bosque en Hampshire, en donde algunas de ellas murieron exhaustas por el gran esfuerzo mágico realizado, aunque alguna fuente apunta la posibilidad de que el fallecimiento se produjera a causa de la neumonía contraída al bailar sin ropa —tal como requería la ceremonia— en una noche especialmente fría.

Este repentino auge de todo lo que hacía referencia a las brujas provocó también un curioso episodio relacionado con la construcción de un aeródromo para la Fuerza Aérea norteamericana en Boreham, cerca de la ciudad inglesa de Chelmsford.

En mayo de 1943, el 861.º Batallón de Ingenieros comenzó a hacer los trabajos necesarios para construir un nuevo campo de aviación que permitiese a los bombarderos pesados estadounidenses despegar desde allí rumbo a las ciudades alemanas para soltar su mortífera carga de bombas.

Lo que no sabían los ingenieros era que, para poder aplanar la superficie, era imprescindible mover una gran piedra que estaba situada en el bosque de Dukes. Algunos de los lugareños, al ver que la piedra iba a ser trasladada a otro lugar, advirtieron a los ingenieros que no lo hicieran; el motivo era que aquella roca tenía un difuso carácter sagrado para los habitantes de la zona.

Sin saber precisar muy bien el motivo de la supuesta importancia de la piedra, los habitantes indicaron que, según la tradición, debajo de la roca estaba enterrada una bruja que había sido quemada siglos atrás en la hoguera. Para redondear la truculencia de la historia, los más ancianos aseguraban que fue precisamente en ese punto en donde apareció asesinado un guardabosques en 1856, no hallándose nunca al culpable.

Algún experto consultado por los asustados ingenieros indicó que era probable que en realidad se tratase de un altar pagano cuya antigüedad se remontaría a una época anterior a la llegada de los romanos, y que había permanecido en el imaginario popular a través de la tradición oral. Sea cual fuere la razón, los habitantes de la región estaban convencidos de que mover la piedra de su lugar original no podía acarrear más que desgracias.

La primera consecuencia que sufrieron los ingenieros fue que ningún

trabajador se atrevió a mover la piedra. Uno que no creía en historias de brujería se dispuso a removerla con su excavadora pero, en el instante en el que iba a levantar la piedra, la maquinaria sufrió una inexplicable avería, lo que obligó a aplazar la operación. Para los habitantes de la zona no había ya ninguna duda; el lugar estaba maldito.

Al final, otra excavadora trasladó la piedra sin sufrir ningún percance, pero el ganado de la zona cayó víctima de una extraña enfermedad, lo que fue achacado de inmediato a la venganza de la bruja al haber visto alterado su lugar de eterno descanso.

Una vez que, superando todas estas dificultades, el campo de aviación entró por fin en servicio, dio la sensación de que la maldición había sido conjurada, pero los hechos demostrarán que eso estaba muy lejos de la realidad.

Un avión *Thunderbolt* del 56.º Grupo de Caza se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia en la recién estrenada pista, con tan mala fortuna que su tren de aterrizaje acabó impactando con una excavadora que estaba llevando a cabo trabajos de mantenimiento, matando a su conductor en el acto. Como el lector puede imaginar, esa excavadora era precisamente la que había trasladado la piedra...

Para colmo, unas semanas más tarde, el comandante de la base, que había manifestado que no creía en historias de brujas, murió repentinamente de un ataque al corazón, por lo que la maldición que presuntamente pendía sobre el aeródromo se vio fatalmente confirmada.

No obstante, parece ser que la sed de venganza de la bruja se vio saciada con el fallecimiento del jefe de la base, ya que no volvió a producirse ningún otro suceso extraño. El día a día del trabajo en el aeródromo se impuso poco a poco a las fantasías que rodeaban a la maldición de la piedra sagrada. Las supersticiones que rodeaban el lugar fueron quedando difuminadas mientras los aviones continuaron despegando rumbo a Alemania.

El final de la guerra y el consecuente desmantelamiento de la base supuso el final de la maldición. De hecho, pocos habitantes de la zona mostraron ya algún interés por los supuestos poderes sobrenaturales de la piedra, como lo demuestra el que acabase sirviendo de adorno en el aparcamiento de un *pub* de Boreham...

La batalla de Los Ángeles

Mientras que Gran Bretaña pudo respirar aliviada una vez que Hitler dirigió su mirada hacia la Unión Soviética, lanzando a sus *panzer* contra ella el 22 de junio de 1941, Estados Unidos sería el siguiente país que sufriría el ataque del Eje.

La incursión de la aviación japonesa en la base de Pearl Harbor, en Hawai, el 7 de diciembre de 1941, supondría la entrada de Norteamérica en la contienda. Hasta ese momento los ciudadanos estadounidenses habían permanecido alejados de la tragedia que se desarrollaba al otro lado del Atlántico, y los partidarios del aislacionismo eran mayoría entre la población.

La agresión nipona, sin previo aviso, despertó la rabia de los norteamericanos, que de inmediato formaron junto a su presidente, Franklin Delano Roosevelt, para derrotar al enemigo asiático. Pero pasados los primeros estallidos de efervescencia patriótica, los habitantes de la costa del Pacífico fueron conscientes de que corrían el peligro de encontrarse en primera línea de combate.

En la confusión de las primeras semanas, los californianos temían que de un momento a otro se produjese una invasión japonesa. En esos momentos, los norteamericanos eran conscientes de que su país no estaba preparado para rechazar un ataque a gran escala, aunque desconocían que la maquinaria militar nipona carecía de medios suficientes para lanzar una ofensiva contra el continente americano.

Esta incómoda sensación de inferioridad ante el ejército imperial quedó reflejada en una sincera aseveración del tan espontáneo como contundente general George Patton: «Si los japoneses ponen pie en California, ¡nadie podrá impedir que en dos semanas lleguen a Chicago!».

La consecuencia de este miedo a la invasión nipona hizo mella en el ánimo de la población de la costa del Pacífico, que cayó víctima de una psicosis generalizada. Comenzaron a proliferar las denuncias contra supuestos quintacolumnistas que estaban preparando el terreno para la invasión. Naturalmente, los más afectados por esta *caza de brujas* fueron los ciudadanos norteamericanos de origen japonés, que acabaron siendo recluidos en campos de internamiento. En este clima de temor y desconfianza sucedió un episodio al que, aún hoy, no se le ha encontrado una explicación.

A las siete de la tarde del 24 de febrero de 1942 se detectó en la costa

californiana la presencia de unas extrañas luces parpadeantes, por lo que saltó la alarma en los puestos de defensa costera, ante la posibilidad de que se tratase de aviones japoneses. Aunque desaparecieron al cabo de unos minutos, el estado de alerta duró hasta las diez y media de la noche, sin que se volviera a tener noticia de las luces.

El resto de la noche del 24 al 25 de febrero de 1942 discurrió con normalidad pero, a primera hora de la madrugada, los radares detectaron un objeto indeterminado a unos doscientos kilómetros al oeste de Los Angeles. Las baterías antiaéreas de la costa esperaron la llegada del supuesto avión enemigo, pero al cabo de unos minutos el radar informó de que el objeto había desaparecido de la pantalla sin dejar rastro.

Aún así, algunos vigías comunicaron avistamientos de «aviones enemigos» a lo largo de la costa de Los Angeles, pese a que el radar no los detectaba. Finalmente, a las 2.25 de esa madrugada tan poco plácida, una formación de aparatos sin identificar estaba a punto de irrumpir en el cielo de Los Angeles. Inmediatamente, las sirenas comenzaron a sonar y fueron llamados urgentemente 12.000 vigías aéreos para que se incorporasen a sus puestos de observación.

En un primer momento todos creyeron que se trataba de un simple simulacro, pero poco más tarde quedó claro que no era así, al entrar en acción las baterías antiaéreas. Los reflectores apuntaron al cielo y descubrieron la presencia de unos objetos plateados que se movían a altitudes de entre 3.000 y 6.000 metros. La velocidad de estos aparatos era sorprendentemente lenta para tratarse de aviones militares; aproximadamente unos trescientos kilómetros por hora.

Un millón de habitantes del sur de California sufrió durante cinco horas un apagón eléctrico que no ayudó a que recuperasen la calma aunque, para alivio de los perplejos habitantes de Los Angeles, ninguna bomba caería sobre la ciudad.

Este hecho, unido a que la Marina confirmó que no había detectado ningún avión enemigo, descartó en principio a los japoneses como responsables del incidente.

¿Cuántos aparatos participaron en esa operación aérea? Las cifras varían entre los 27 que contaron algunos testigos y los 15 del informe oficial, pero también hubo quien dijo no haber visto ningún avión.

Tampoco existen coincidencias en la descripción de estos artefactos.

Miles de testigos vieron en la costa «grandes bolsas que flotaban en el aire», mientras que otros observaron tan sólo unas extrañas luces rojas en el horizonte que realizaban vuelos en zigzag. Hubo testigos en Los Angeles que dijeron haber visto una gran máquina, suspendida en el aire, contra la que nada podían hacer los proyectiles que le disparaban las baterías antiaéreas; poco después, lentamente, la misteriosa máquina se marchó siguiendo la línea de la costa.

El balance del *ataque* no pudo ser más extraño; la ciudad no sufrió ningún tipo de daño —excepto algún pequeño desperfecto ocasionado por las esquirlas de los proyectiles antiaéreos—, no se consiguió derribar ni un solo aparato enemigo y tan sólo hubo que lamentar una muerte —aunque algunas fuentes elevan esta cifra a seis—, debida a un ataque al corazón.

A la mañana siguiente, todo el mundo se hacía preguntas sobre lo que había ocurrido durante aquella agitada noche, pero nadie podía proporcionar las respuestas. Una fotografía que apareció en el diario Los Angeles Times el día 26 hizo aumentar aún más la confusión, puesto que parecía advertirse, iluminado por los proyectores, un objeto circular. Si, aparentemente, no se trataba de un avión, ¿qué era en realidad?

La prensa californiana denunció una «misteriosa reticencia» de las autoridades militares para hablar del asunto y algunos se atrevieron a acusarles de haber establecido «una censura que impedía hablar sobre ello».

El secretario de Marina, el almirante Frank Knox, intentó calmar los ánimos ofreciendo una versión verosímil sobre los extraños sucesos de la madrugada del 25 de febrero. Para él, todo se debía a una falsa alarma que había estallado debido al temor a una inminente invasión nipona. Evidentemente, las palabras de Knox no fueron creídas, al sospechar que tenían como único objetivo hacer que el incidente fuera olvidado lo más rápidamente posible.

Al concluir la Segunda Guerra Mundial, el bombardeo *fantasma* de Los Angeles quedó ratificado por un documento militar secreto, que no sería desclasificado hasta 1974, firmado por el comandante en jefe de las Fuerzas Aliadas, el general George C. Marshall, y enviado al entonces presidente norteamericano, Franklin D. Roosevelt.

En dicho informe confidencial —que se reproduce a continuación por su enorme interés— se relata de forma oficial lo sucedido esa noche en Los Angeles, achacando el incidente a las supuestas actividades de los

quintacolumnistas:

(División de Archivos Militares) General George C. Marshall.

Informe breve del Jefe del Estado Mayor del día 26 de febrero, dirigido al presidente Franklin D. Roosevelt, sobre la misteriosa alarma aérea de Los Angeles.

INFORME PARA EL PRESIDENTE:

Lo siguiente es la información de la que disponemos en este momento, referente a la alarma aérea ocurrida en la madrugada de ayer en Los Angeles, con los detalles disponibles a esta hora:

- 1. Aviones no identificados que no pertenecían ni a la Marina ni al Ejército americanos, probablemente sobrevolaron Los Angeles, siendo disparados por elementos de la 37 CA Brigada (AA) entre las 3:12 y 4:15 AM. Estas unidades emplearon en total 1.430 balas de munición.*
- 2. Puede haber habido hasta quince aviones, volando a varias velocidades que pueden ser calificadas de «muy lentas», hasta a 200 millas por hora, y a alturas que oscilaban entre 9.000 y 18.000 pies.*
- 3. No se lanzó bomba alguna.*
- 4. No hubo ninguna baja en nuestras tropas.*
- 5. No se derribó ningún avión.*
- 6. No intervino ningún avión del ejército ni de la marina americana.*

La investigación continúa. Parece razonable concluir que, si se hallaban implicados aviones sin identificar, debían de ser aviones comerciales, pilotados por agentes enemigos con el fin de crear situaciones de alarma, descubrir la posición de los antiaéreos y disminuir la producción con los apagones. Esta conclusión tiene el apoyo de la diversidad de velocidades de los aviones y del hecho de que no se lanzó ninguna bomba.

Firmado: G. C. Marshall - Jefe del Estado Mayor

Si algo evidencia este informe redactado por el general Marshall es que, en realidad, nadie tenía ni idea de lo que había ocurrido esa noche. El hecho de culpar de la acción a unos supuestos agentes enemigos, que habrían

sobrevolado Los Angeles a bordo de aparatos comerciales, demuestra que Marshall debía encontrar rápidamente una explicación al incidente y apostó por esa historia tan inverosímil.

En efecto, para proporcionar una historia capaz de dar respuesta a todos los interrogantes que se habían creado, se dijo que se trataba de aviones comerciales que habían sido tomados por infiltrados nipones en algún aeródromo mexicano o de la propia California. De este modo se eludía el hecho de que la Marina no hubiera detectado ningún avión enemigo procedente del Pacífico.

Restando cualquier tipo de credibilidad a esta absurda historia, ¿cómo se explica lo sucedido en Los Angeles? Aunque probablemente nunca se sepa la verdad con exactitud, se pueden apuntar algunas hipótesis.

En primer lugar, no hay que descartar totalmente que el origen de la alarma lo provocase algún aparato japonés en misión de observación. En los submarinos que se aproximaban a la costa norteamericana solían transportarse pequeños hidroaviones desmontados, que eran lanzados por una catapulta desde la cubierta del sumergible. Cabe la posibilidad de que el vuelo de uno de ellos hiciera saltar las alarmas y, a partir de ahí, el pánico y las propias explosiones de los proyectiles antiaéreos hicieran el resto.

No obstante, una vez finalizada la contienda, los propios japoneses aseguraron que durante esos días no se llevó a cabo ninguna operación de ese tipo, pero no era extraño que, debido a la distancia, los submarinos que operaban en las costas californianas tomaran iniciativas propias, lo que podía haber sucedido en esta ocasión.

La otra posibilidad, la que podría explicar mejor el incidente, sería la presencia de algunos globos meteorológicos que, arrastrados por el viento, llegaran a sobrevolar la ciudad californiana. El argumento más convincente para apostar por esta hipótesis es que, tal como se ha indicado antes, los artefactos aéreos se movían lentamente. Además, la definición de «gran bolsa flotando en el aire», así como la forma esférica que se adivina en la fotografía de *Los Angeles Times*, se correspondería claramente con estos globos.

Una vez que el fuego antiaéreo comenzó, la confusión causada por las explosiones producidas en el aire pudo provocar la *materialización* de los quince o veinte aparatos que algunos dijeron haber visto. Pero, en todo caso, la mayoría confesó haber presenciado tan sólo nubes de humo que, iluminadas por los haces de luz, adquirirían aparentemente un aspecto sólido.

De hecho, la mayor parte de los soldados encargados de las baterías antiaéreas admitieron no haber visto ni un solo aparato, al igual que un corresponsal de guerra tan prestigioso como Ernie Pyle, presente esa noche en la ciudad, que tampoco logró avistar ningún avión.

Por supuesto, la constatación de esos objetos no identificados dio pábulo a las fantasías de los aficionados a los platillos volantes, convencidos de que se trataba de una especie de ensayo general para la invasión de la Tierra, por lo que dieron en denominar el incidente como la Batalla de Los Angeles. Sin embargo, no parece que sea necesario acudir a los extraterrestres para encontrar una explicación al incidente que aquella noche quitó el sueño a los californianos.

La fantasmagórica batalla de los Pips

Una de las batallas navales más extrañas de la Historia fue la que se produjo en julio de 1943 al sur de las islas Aleutianas, un remoto y desapacible lugar desdeñado por el hombre a lo largo de la Historia, pero que al estallar la guerra entre norteamericanos y japoneses adquirió de repente una inesperada importancia.

Las islas Aleutianas son un archipiélago de origen volcánico, situado al sudoeste de Alaska y perteneciente a Estados Unidos. Pese a estar alejadas de las rutas marítimas y al tiempo atroz que las azota en cualquier época del año, tienen una gran importancia estratégica, siendo apropiadas para ser utilizadas como bases navales o aéreas.

El 2 de junio de 1942, los japoneses invadieron las Aleutianas como un ataque de diversión para enmascarar el verdadero objetivo, que era Midway. Tras un intenso bombardeo, fuerzas niponas desembarcaron en las islas de Kiska y Attu, llegando unos 5.000 hombres a cada una de estas islas, y estableciendo una pista de aterrizaje para facilitar su aprovisionamiento.

Pero los norteamericanos, que habían descubierto la clave secreta que utilizaban los japoneses, sabían que la invasión de las Aleutianas no era más que una celada, y que los nipones tenían su vista puesta en Midway. Aún así, intentaron expulsarlos de las islas que habían tomado, pero fue imposible, debido al mal tiempo, que dificultaba enormemente las acciones aéreas.

Aunque las islas habían dejado de tener valor para los japoneses, al

demostrarse que la climatología impedía un avance sobre Alaska, para Estados Unidos era ya una cuestión de honor recuperarlas por medio de las armas, en vez de esperar a que fueran abandonadas por los japoneses, que ya sólo mantenían una guarnición de unos quinientos hombres.

Así pues, en enero de 1943 se elaboraron los planes para invadir Attu, una de las dos islas bajo control nipón. Se realizaron numerosos ensayos para garantizar el éxito del desembarco. La fecha de la operación quedó fijada para el 7 de mayo de 1943, pero hubo una serie de retrasos por deficiencias en el equipo y por problemas climatológicos. Finalmente se llevó a cabo el 11 de mayo, apoyado por una potente flota, en la que destacaba la presencia de un portaaviones y tres acorazados.

Los japoneses ofrecieron una resistencia encarnizada, para la que contaron con la lluvia, el barro y la niebla como aliados, obligando a los norteamericanos a desembarcar hasta 12.500 hombres. Finalmente, el 27 de mayo, tras un ataque suicida de los japoneses que sacrificó inútilmente la vida de casi todos ellos, la isla de Attu fue tomada.

Una vez ocupada Attu, los estadounidenses prepararon el asalto a Kiska, que quedó establecido para mediados de agosto de 1943. En esta ocasión no se querían repetir los errores cometidos en la toma de Attu y se decidió que Kiska sería sometida a un intenso bombardeo naval. Acorazados, cruceros y destructores se dedicaron a disparar sin descanso sobre las posiciones niponas en la isla, centrándose en el campo de aviación y en las instalaciones portuarias.

Fue en esos momentos en los que las aguas que rodeaban Attu estaban copadas por los buques integrantes de la flota norteamericana, cuando la mayor parte de los radares de los barcos situados en esa zona mostraron en sus pantallas varios «pips», que se suponía que correspondían a una formación de buques de guerra nipones.

Estaba claro que se aproximaba la flota imperial para socorrer a las tropas asediadas en Attu y había que impedirlo a toda costa. De inmediato, dos acorazados y cuatro cruceros de la U. S. Navy comenzaron a disparar contra las posiciones que ocupaban presuntamente esos barcos enemigos.

Un intenso cañoneo de media hora fue suficiente para ir apagando uno tras otro los «pips» que habían aparecido en los radares, por lo que se deducía que los barcos japoneses habían sido hundidos uno tras otro. La decepción llegaría poco después, cuando varias patrulleras se dirigieron al lugar en

donde debían aparecer los restos de la armada imperial y no encontraron absolutamente nada.

Los investigadores comprobaron posteriormente que en aquellas fechas ningún barco japonés surcó esas aguas, por lo que la naturaleza de aquella flota *fantasmal* nunca ha podido ser aclarada.

Aunque es improbable, quizás se tratase de algún banco de peces o es posible que haya que achacar el incidente a la inexperiencia de las tripulaciones en el manejo del entonces innovador radar, pero la realidad es que, hasta hoy, nadie ha podido dar una explicación definitiva a aquel extraño suceso.

Si la batalla de los «Pips» —como así fue denominada— constituye todavía un enigma, lo que fue realmente misterioso para las tropas norteamericanas que desembarcaron en Kiska es lo que se encontraron allí tras el desembarco.

Los aviones de apoyo ya advirtieron algo extraño cuando comprobaron que los japoneses no abrían fuego contra ellos, pese a estar claro que se trataba de una invasión. Los soldados norteamericanos, conscientes de que se podía repetir la defensa a ultranza de la isla de Attu, estaban preparados para recibir el fuego nipón en cuanto pusieran el pie en las playas, pero no ocurría nada. No había ni rastro de los defensores japoneses.

Temerosos de que se tratase de una trampa, no se atrevían a avanzar. Pero cuatro aviones P-40, ante la ausencia de fuego antiaéreo, tuvieron el valor ¡de aterrizar en el aeródromo japonés!

Los aviadores norteamericanos salieron de sus aparatos y comprobaron que allí no había absolutamente nadie. La noticia fue recibida en las playas y los soldados avanzaron rápidamente, ocupando toda la isla.

¿Qué había ocurrido? No se trataba de ninguna desaparición misteriosa. Como se supo más adelante, el 28 de julio los mandos japoneses habían ordenado que, aprovechando que la flota norteamericana que bloqueaba la isla se había retirado momentáneamente para reabastecerse de combustible, varios barcos japoneses llegaran al puerto de Kiska, amparados en la espesa niebla, y embarcaran a toda la guarnición. En un alarde de coordinación y rapidez, bastó tan sólo media hora para que los 5.100 soldados japoneses de la guarnición, junto a sus equipos, fueran embarcados.

Cuando la flota estadounidense regresó a sus posiciones, los barcos

nipones ya habían atravesado la línea de bloqueo rumbo a Japón. Este plan se había intentado unos días antes utilizando submarinos, que habían sido capaces de sortear los buques norteamericanos, pero el escaso número de hombres que podían ser transportados en cada viaje hizo a los japoneses apostar por esa audaz solución.

Los norteamericanos no podían creerse esta versión y admitir así que toda la guarnición de la isla había pasado ante sus narices sin que se dieran cuenta. Pero la verdad es que los aviones no volvieron a encontrar fuego antiaéreo a partir de ese día, lo que probaba que la isla se había quedado vacía.

Aunque la temida invasión de Kiska había culminado con éxito, en pocas ocasiones una fuerza de asedio había hecho el ridículo de esa manera. Para colmo, la operación, pese a no tener enfrente ni a un solo enemigo, se saldó... ¡con 313 bajas!

Aunque algunas de ellas fueron causadas por minas terrestres y trampas, un buen número fue debido al *fuego amigo* procedente de los cañones de la propia flota norteamericana.

Milagro en Milán

Si consideramos que un milagro es un suceso extraordinario que escapa a la comprensión humana, atribuible en último término a la voluntad divina, son muy pocos los que se atreverían a calificar como tal lo ocurrido el 14 y el 15 de agosto de 1943 en Milán.

Sin embargo, si otorgamos un carácter milagroso a aquel hecho inesperado que sucede contra todo pronóstico, ignorando las leyes de probabilidad, quizás sí que todos calificarían de milagrosa la salvación de la famosa *Última Cena* del genial Leonardo da Vinci.

En esta renombrada obra Leonardo trabajó de 1495 a 1497. Se trataba de un mural de cerca de nueve metros de largo por cuatro y medio de ancho, pintado sobre un muro del interior del refectorio del convento milanés de Santa María delle Grazie. La presencia de esta obra maestra de la pintura ha proporcionado fama mundial a este edificio religioso perteneciente a la orden de los dominicos.

Como es bien conocido, la composición de Leonardo representa la última

cena de Jesús con sus discípulos. El hecho de que, por primera vez, Jesús no fuera representado levantando la sagrada forma, ni tampoco se mostrase el cáliz sagrado, entre otros muchos detalles de difícil interpretación, han convertido a esta obra, sin duda, en una de las más enigmáticas de la Historia del Arte.

Lamentablemente, la pared estaba húmeda y la idea de Leonardo de utilizar óleo y temple sobre yeso no fue la más acertada. Poco después de quedar terminada, en el año 1500, la pintura empezó ya a desprenderse de la pared.

Desde 1726 se llevaron a cabo numerosos intentos de restauración que se demostraron fallidos, pero no sería hasta 1977, gracias a la utilización de las más modernas tecnologías, cuando se experimentaran algunas mejoras en la conservación de la obra.

Aunque la mayor parte de la superficie original se ha perdido, la grandiosidad de la composición y la penetración psicológica de los personajes proporcionan una clara visión de su primigenio esplendor.

Durante los cinco siglos de su existencia, esta afamada obra pictórica ha tenido que luchar contra todo tipo de agresiones, pero la mayor prueba a la que tuvo que enfrentarse, y en la que estuvo a punto de perecer, fue la Segunda Guerra Mundial.

Después de expulsar a las tropas del Eje del norte de África, en el verano de 1943, Italia era el siguiente objetivo de las tropas angloamericanas. Por lo tanto, la potente ciudad industrial de Milán se convirtió en un punto crucial para golpear el esfuerzo de guerra italiano.

Además, los aliados eran conscientes de que la moral de la población se resentiría mucho en el caso de que una ciudad tan importante y populosa fuera atacada, por lo que no dudaron en considerarla como un objetivo primordial.

A partir del 8 de agosto de 1943, los bombarderos pesados británicos *Lancaster* y *Halifax* llevaron a cabo varias incursiones sobre Milán. En la madrugada del 14 de agosto, llegó el turno para que un total de 47 *Halifax* se encargasen de arrojar veinte toneladas de explosivos y más de sesenta toneladas de bombas incendiarias sobre Milán. La capital lombarda comprobó aterrorizada la brutal eficacia de los bombarderos aliados, ya experimentados en sus misiones en cielo alemán.

Pero las bombas no cayeron sobre la zona industrial, sino en el casco

antiguo de la ciudad. El centro histórico se vio envuelto en llamas y, al cabo de unas horas, las calles estaban llenas de cadáveres. Además de la pérdida de vidas humanas, numerosos edificios de incalculable valor histórico quedaron dañados.

El Duomo, el Palazzo Reale, la basílica de San Ambrosio e incluso el mítico escenario operístico de la Scala resultaron dañados por las explosiones. Se calcula que un cincuenta por ciento de los edificios de la parte antigua de la ciudad quedaron destruidos. Según los historiadores locales, la última ocasión en la que Milán había tenido que arrostrar un caudal de destrucción similar había sido en el siglo XII, al ser atacada por las huestes del emperador Federico Barbarroja.

Una de las bombas arrojadas durante el ataque del 14 de agosto cayó en la calle Magenta, junto al convento de Santa María delle Grazie. La bomba derribó de inmediato el muro sur del convento. Dos capillas laterales del siglo XV, que estaban situadas junto al muro, se quedaron sin apoyo y también se vinieron abajo. Toda la nave central se agrietó y fragmentos de ladrillo volaron en todas direcciones, dañando las paredes que habían quedado en pie. No se produjo ninguna víctima, puesto que los frailes habían tenido tiempo para acudir a un refugio antiaéreo.

Las tácticas de bombardeo aliado seguían un estricto guión. En primer lugar caían las bombas destinadas a destruir las paredes de los edificios, dejando así el camino libre a la acción de las bombas incendiarias, que se alimentaban de los materiales combustibles que suele haber en el interior de los hogares, como cortinas o muebles de madera. Por lo tanto, al poco rato de que los muros del convento quedaran abiertos, cayó una bomba incendiaria sobre la sacristía. Inmediatamente, todos los revestimientos de madera antigua comenzaron a arder como una tea. La obra de Leonardo, pese a estar protegida por sacos terreros, parecía irremisiblemente condenada.

Una vez finalizado el ataque, que duró varias horas, los frailes salieron del refugio y se dirigieron rápidamente a comprobar el estado del mural. Aunque una buena parte del convento se había visto afectada, las llamas no habían llegado al refectorio. La explicación era que el interior de la capilla, que había quedado destruida, presentaba abigarrados adornos de madera, mientras que las paredes del refectorio eran lisas. Pese a la fortuna que había sonreído a la representación de la Santa Cena, nadie se atrevió a hablar de milagro.

Pero los bombarderos aliados volverían a poner a prueba la resistencia del

muro que albergaba la obra de Leonardo. Sobre la medianoche, las alarmas volvieron a ulular en las calles milanesas. El ataque duró tan sólo media hora, pero fue demoledor. En ese corto espacio de tiempo llegaron a caer sobre la ciudad lombarda más de mil toneladas de explosivos.

En esta ocasión, el convento volvió a sufrir las consecuencias del bombardeo. Un artefacto de más de dos mil kilos cayó sobre el Claustro de los Muertos. Los efectos de la bomba fueron catastróficos. El claustro, en el que se podían contemplar frescos del siglo XV y XVI, quedó reducido a escombros. Pero el efecto de la explosión afectó de lleno al refectorio.

Dos de sus cuatro muros de piedra se vinieron abajo. Casualmente, la pared en la que estaba *La Última Cena* fue una de las dos que sobrevivieron.

El aspecto que presentaba el refectorio era desolador. Pero el mural permanecía intacto, tras los sacos terreros. Los frailes no dudaron a atribuir la salvación de la obra de Leonardo a una milagrosa intervención de la Virgen, ya que ese 15 de agosto era precisamente el día en el que se celebraba su festividad.

La realidad es que, tras los dos ataques de la aviación aliada, prácticamente ningún muro del convento de Santa María delle Grazie quedó en pie. Sin embargo, el mural de *La Última Cena* permaneció incólume ante la tormenta de fuego y destrucción que se desató a su alrededor. Sea debido a la intervención divina o, lo que es más probable, una afortunada casualidad, uno de los dos únicos muros que resistieron el efecto de las bombas fue el que había sido escogido en su día por Leonardo para ser el soporte de su obra.

Gracias a aquel *milagro*, las generaciones actuales pueden seguir estimulando su imaginación con los insondables misterios que, según algunos, encierra la enigmática pintura.

Del mismo modo, también habría que considerar un milagro el hecho de que las incursiones aliadas sobre Milán no se saldasen con un número mayor de víctimas. Pese a que en total participaron, durante esa semana de terror, 916 bombarderos británicos, los muertos superaron ligeramente el millar, aunque los heridos se contaron por miles y cerca de 250.000 milaneses se quedaron sin hogar.

Propuestas de armisticio en Normandía

ES posible que el momento que marcó de manera más decisiva el desenlace final de la Segunda Guerra Mundial fuera el Día-D: el 6 de junio de 1944, las fuerzas de desembarco aliadas pusieron pie en las playas de Normandía, tras superar las defensas costeras de la denominada «Muralla del Atlántico», y consiguieron consolidar una amplia cabeza de playa.

Aunque la lucha se prolongó con excepcional dureza en las semanas posteriores al desembarco, debido a la encarnizada resistencia de los defensores alemanes, la suerte de la Alemania nazi ya estaba sentenciada. El mítico mariscal Erwin Rommel no se llamaba a engaños; ya había anunciado que el ataque aliado debía ser rechazado en las playas o, por el contrario, la «fortaleza europea» de Hitler tendría los días contados.

Como en tantas ocasiones, el Zorro del Desierto no se equivocaba. Pese a que los alemanes defendían con sangre cada palmo del terreno, especialmente los fanatizados soldados de las *Waffen* SS, cada día llegaban más refuerzos a las playas y la balanza se iba desequilibrando inexorablemente del lado aliado.

Rommel comparaba la situación con un embalse que estuviera a punto de reventar por la presión del agua, amenazando con llevarse todo por delante. Según su parecer, la mejor opción era retirarse hasta el río Sena. Esa barrera natural permitiría a los alemanes atrincherarse en la otra orilla, obligando a las tropas aliadas a realizar un gran esfuerzo para superarla.

El prestigioso mariscal hizo llegar a Hitler su temor a que ese dique de contención en Normandía se derrumbase y los Aliados se extendiesen sin oposición en dirección al Reich, pero el *Führer* no quería ni oír hablar de la posibilidad de una retirada. La propuesta de retroceder hasta el Sena no provocó más que la ira del dictador germano, enviando un agrio mensaje a Rommel en el que se le conminaba «a mantener su posición».

El Zorro del Desierto recibió esta respuesta mientras se encontraba reunido con otros oficiales, pero aún así no tuvo reparos en expresar su enfado ante esta irresponsable actitud diciendo en voz alta: «¡Este hombre está loco!».

En este tenso ambiente, en el que las tropas alemanas en Normandía temían verse superadas en cualquier momento, sucedieron dos extraños episodios que, aún hoy, no cuentan con una explicación.

A primera hora de la mañana del 4 de julio, en el sector de Caumont, los soldados norteamericanos pertenecientes a la 1.^a División de Infantería

hicieron un llamamiento dirigido a los alemanes. Utilizando un altavoz, requirieron la presencia del oficial germano que estuviera al mando, asegurando que tenían una propuesta interesante.

Sorprendidos por este hecho inusual, los soldados alemanes que estaban en la zona fueron en busca de su superior. Se presentó el oficial y los norteamericanos explicaron que tenían en su poder un grupo de siete enfermeras alemanas que habían sido capturadas tras la caída de Cherburgo y querían entregarlas a sus compatriotas. Extrañamente, no exigían ninguna contrapartida, ni siquiera pretendían un intercambio de prisioneros.

La extraña propuesta llegó a conocimiento del general Hans Speidel, hombre de confianza de Rommel, el cual, obviamente, dio permiso para recibir a las enfermeras.

A las tres de la tarde en punto se declaró una tregua para poder llevar a cabo la entrega de las enfermeras. Al cabo de unos minutos, dos capitanes del Ejército norteamericano, Quentin Roosevelt y Fred Gercke, avanzaban por la carretera situada en tierra de nadie, mostrando una bandera blanca y acompañados de las prisioneras.

El encargado de recibir a las enfermeras fue el mayor Hans Heeren, el comandante del Batallón de Reconocimiento de la 2.^a División Panzer. Heeren conversó brevemente con los dos capitanes, agradeciéndoles el inusitado gesto. Una vez libres, las mujeres, acompañadas por el oficial alemán, se dirigieron hacia las líneas alemanas.

El encuentro duró apenas diez minutos, pero la tregua no finalizó en ese momento, sino que se extendió hasta las siete de la tarde. ¿Cuál fue la razón?

Después de la guerra, en octubre de 1945, el testimonio del coronel alemán Walter Bargatzky arrojó luz sobre este curioso capítulo. En esos momentos, Bargatzky estaba a las órdenes del gobernador militar de Francia, el general Karl-Heinrich Von Stuelpnagel. Por encargo del gobernador, él mismo redactó una carta en inglés que debía ser firmada por el mariscal Rommel, dirigida al general británico Bernard Montgomery.

Al parecer, la liberación de las enfermeras fue aprovechada para trasladar la propuesta, de ahí que las armas se mantuvieran calladas durante ese tiempo, necesario para valorar el contenido de la misma. Según Bargatzky, seis oficiales alemanes se dirigieron a las líneas aliadas para entregar la misiva.

En la carta se apuntaban las condiciones necesarias para establecer un

armisticio en el oeste. Rommel retiraría sus tropas, no ya al otro lado del Sena, sino tras la Línea Sigfrido, en la frontera alemana. A cambio, los Aliados debían interrumpir el bombardeo continuo al que estaban sometiendo a las ciudades germanas. De este modo, la *Wehrmacht* podría dirigir todas sus fuerzas contra los soviéticos.

Se desconoce la reacción de los Aliados frente a esta proposición —si es verdad que se formuló—, pero lo que es cierto es que, una semana después, se repitió un episodio prácticamente idéntico.

En este caso se trataba de la entrega de dos enfermeras y siete secretarias, capturadas también en la toma de Cherburgo. El mismo capitán Quentin Roosevelt fue el encargado de organizar la liberación, pero ese día no disponían de altavoces, por lo que el propio Roosevelt avanzó hacia las líneas alemanas con una bandera blanca. Curiosamente, eran las tres de la tarde, la misma hora a la que se había producido la tregua anterior.

Los tres soldados germanos que, con gran sorpresa, recibieron la visita del oficial norteamericano, fueron a buscar a un capitán, que dio también permiso para la entrega.

Al cabo de unos minutos, varias ambulancias aparecieron en escena, transportando a las prisioneras, que fueron liberadas. Aunque todo el encuentro no se extendió más allá de veinte minutos, se produjo otra tregua de cuatro horas. ¿Fue aprovechado este alto el fuego para transmitir a los alemanes alguna respuesta?

Es muy difícil establecer exactamente lo que ocurrió en aquellos confusos momentos. Tan sólo tenemos indicios que muestran que sucedió algo inhabitual. Para comenzar, no era frecuente que se produjesen entregas unilaterales de prisioneros, poniendo en riesgo la vida de los propios hombres. ¿Qué obtenían los Aliados a cambio?

En el caso de que los norteamericanos desearan realmente liberar a aquellas mujeres por motivos humanitarios, lo más lógico es que hubieran recurrido a la Cruz Roja para que organizase la entrega de los prisioneros, pues era el método empleado habitualmente para resolver estas situaciones.

Tampoco se encuentra una explicación lógica a las treguas de cuatro horas que se dieron en ambas ocasiones. ¿Quiénes decidieron que se produjese este cese del fuego? ¿Cuál era su propósito?

Son demasiados interrogantes sin respuesta, pero que invitan a pensar que

el mariscal Rommel abrigaba un deseo firme de llegar a un acuerdo con los Aliados que permitiera alcanzar un armisticio en el oeste. No sabemos si Montgomery recibió la propuesta de su adversario y si fue él el que la rechazó, o si lo consultó con los otros mandos aliados. Pero llegados a este punto, ya sólo podemos hacer conjeturas.

Los Aliados no reconocerían nunca estos contactos, puesto que se habían comprometido con los soviéticos a no llegar a ningún acuerdo con la Alemania nazi. Tan sólo se aceptaría la rendición incondicional y en todos los frentes, por lo que, si hubiera trascendido la posibilidad de cualquier tipo de acuerdo parcial, se habría resquebrajado la, ya de por sí deteriorada, confianza entre los Aliados occidentales y la Unión Soviética^[1].

Pero Rommel era consciente de que ese acuerdo era el único que podía salvar a Alemania de la destrucción. Evidentemente, Hitler no era de la misma opinión. Unos días más tarde, Rommel le dirigió una carta en la que le describía sin ambages la precaria situación por la que atravesaba el frente. En ella le aseguraba que la situación era cada vez más insostenible y que la superioridad aliada era ya aplastante, lo que provocaba la innecesaria pérdida de valiosas tropas. Por ello, Rommel proponía de nuevo retirarse a posiciones más defendibles.

La áspera respuesta de Hitler no pudo ser más decepcionante para el general: «Encárguese de sus tropas, que yo me encargaré de la guerra».

Rommel parecía dispuesto a hacer cualquier cosa por obtener la paz en el oeste, pero un suceso cerró de golpe cualquier posibilidad. El 17 de julio, el mariscal estaba realizando una ronda de reconocimiento en su vehículo Mercedes descapotable cuando fue atacado por un caza británico.

Recibió una herida en la mejilla izquierda, que le obligó a ser trasladado a Alemania para ser hospitalizado.

Desde la marcha de Rommel, no volvió a darse otro alto el fuego, sino que las tropas germanas lucharon con más fanatismo, si cabe. No era ya posible ningún acercamiento para alcanzar la paz. Hitler había logrado su propósito de que sus tropas luchasen hasta el último hombre y la última bala.

Nunca sabremos lo que podría haber ocurrido si Rommel hubiera continuado destinado en Normandía. Seguramente, tampoco se sabrá hasta qué punto se estuvo cerca de llegar a algún tipo de acuerdo con los Aliados. Esto lo podría haber aclarado el propio Rommel después de la guerra, pero no sobrevivió para explicarlo.

Tras el atentado frustrado contra Hitler del 20 de julio de 1944, el nombre del veterano militar apareció en la lista de conspiradores. Mientras que algunos aseguran que su implicación, si es que la hubo, no dejó de ser marginal, también se afirma que el plan incluía colocar a Rommel en la jefatura del nuevo Estado.

El testimonio de algunos encausados durante la feroz represión condujo hasta Rommel. Así pues, el 14 de octubre de 1944, dos generales de las SS, Wilhelm Burgdorf y Ernst Maisel, se presentaron en su casa para trasladarlo a Berlín. En realidad le plantearon una terrible disyuntiva; un proceso público ante el Tribunal del Pueblo, acusado de traidor, o el suicidio con una cápsula de cianuro.

El mariscal negó haber tenido ningún contacto con los conspiradores, pero eso no le libraría de su arbitraria condena. Por el bien de su familia, Rommel eligió lo segundo. En el colmo del cinismo, Hitler concedió a Rommel el honor de ser enterrado en un solemne funeral de Estado e incluso ordenó erigir un monumento a su memoria.

Pese al respeto y la admiración personal que Hitler sentía hacia Rommel, no dudó en eliminarle. ¿Cómo se explica? Teniendo en cuenta los intentos de armisticio que se produjeron en Normandía, con la aquiescencia o el impulso del mariscal, cabría la posibilidad de que la intención de Hitler fuera cortar de raíz cualquier intento de alcanzar un compromiso con los Aliados, más que castigar la supuesta colaboración de Rommel en el atentado del 20 de julio.

¿Hasta qué punto influyeron las extrañas treguas de julio de 1944 en la injusta eliminación de Rommel?

Nunca se sabrá la respuesta, pero lo que está claro es que, de haber fructificado esos tímidos intentos de armisticio en Normandía, se hubiera podido evitar la muerte y la destrucción que asolaron Alemania en los últimos meses de la contienda.

Jameson, el marinero desconocido

Uno de los sucesos más extraños de la Segunda Guerra Mundial fue el protagonizado por un marinero que decía llamarse Charles A. Jameson, cuya auténtica identidad se convirtió en un quebradero de cabeza para las

autoridades militares norteamericanas.

El 8 de febrero de 1945, el buque de transporte *USS Lejeune* llegó al puerto de Boston procedente del teatro de operaciones europeo. En su interior se alojaban centenares de soldados y marineros civiles heridos, pendientes de recibir tratamiento médico en los hospitales norteamericanos. Uno de ellos, que permanecía inconsciente, presentaba restos de metralla en la espalda y una herida infectada en la cabeza; debido a su gravedad fue ingresado de inmediato en un centro de Boston.

La ficha que ese hombre llevaba atada en el tobillo decía:

«*Charles A. Jameson, 49; religión, católica; ciudadano americano; Cutty Sark*».

La brevedad de ese escueto informe no era extraña; teniendo en cuenta que la prioridad de los médicos era salvar la vida del herido, en muchas ocasiones la ficha de identidad que acompañaba al herido era telegráfica.

Una vez que la vida del herido, que permanecía inconsciente, estuvo a salvo en el hospital de Boston, a nadie se le ocurrió, inexplicablemente, comprobar los datos que allí aparecían. Tampoco se hizo ningún esfuerzo por intentar localizar a la familia, quizás para evitar que ésta padeciese al descubrir que su ser querido estaba inmerso en un estado de coma del que no se sabía si algún día podría despertar.

Todo cambió cuando, tres años más tarde, Jameson fue recuperando progresivamente la consciencia. Poco a poco, aunque seguía sin poder articular palabra, Jameson era ya capaz de garabatear algunas letras en un cuaderno de notas. Cuando estuvo en condiciones de escribir, se limitó tan sólo a repetir los datos que aparecían en su lacónica identificación y que probablemente dijo al médico encargado de apuntarlos en la ficha que le acompañaba.

La dirección del hospital se dirigió a las autoridades militares para que les proporcionasen algún dato sobre él. El Ejército comenzó a hacer las pertinentes pesquisas, pero en sus archivos no aparecía nadie con ese nombre. Por su edad, lo más probable es que se tratase de un marinero civil, así que la marina mercante buscó también alguna información sobre Charles A. Jameson, sin obtener ningún resultado, al igual que la guardia costera o incluso la Cruz Roja, que tampoco encontraron ninguna referencia con ese nombre.

Para sorpresa de todos, el enigmático paciente confeccionó un listado completo de las principales compañías navieras del mundo, lo que confirmaba que Jameson había sido marinero. La posibilidad de resolver el caso se apuntó como cierta cuando reconoció en las fotos de una publicación la escuela de artillería naval de Gosport, en Gran Bretaña. Inmediatamente comenzó a describir por escrito algunas de las características de las instalaciones. Parecía que por fin el misterio del marinero desconocido estaba a punto de resolverse...

Las autoridades militares norteamericanas se pusieron inmediatamente en contacto con sus homólogos del otro lado del Atlántico. Sin embargo, las investigaciones del Registro Marítimo Británico tampoco dieron sus frutos; no existía ningún registro a nombre de Charles A. Jameson y la escuela de artillería naval de Gosport no había tenido nunca un alumno que se llamara así.

La estrategia para conocer la auténtica identidad del herido se centró entonces en localizar el buque al que, según la ficha que le acompañaba, supuestamente pertenecía: el *Cutty Sark*. El barco fue encontrado en los archivos de la marina mercante pero, para sorpresa de todos, ¡había sido registrado en el siglo XIX!

Por lo tanto, Jameson había dicho pertenecer a la tripulación de un barco del siglo anterior. Evidentemente, en lugar de arrojar luz sobre el asunto, el hallazgo del registro del *Cutty Sark* contribuyó a agrandar aún más el enigma que ya rodeaba a ese singular paciente.

Unos meses más tarde, Jameson ofreció de nuevo una pista que aparentemente podía ser la correcta. En el cuaderno de notas escribió que en realidad había sido miembro de la tripulación del barco *Hinemoa*, y que éste había sido hundido por un crucero alemán en mitad del Atlántico cuando transportaba un cargamento de nitrato desde Chile a Gran Bretaña.

Por fin parecía que el misterio estaba a punto de esclarecerse. Se comprobó que el *Hinemoa* había existido en realidad y que, en efecto, había sido hundido por un barco de guerra germano, pero el ataque no había sucedido en aguas abiertas del Atlántico, sino en el Canal de la Mancha. Sin dar importancia a esta inexactitud, se dio como cierta la versión de Jameson; el enigma parecía solucionado.

Para cerciorarse de que el caso estaba totalmente aclarado, se localizó a algunos marineros del *Hinemoa* que habían sobrevivido al hundimiento. Para

decepción, y quizás desesperación, de los encargados de la investigación, ninguno de los miembros de la tripulación del *Hinemoa* recordó que hubiera un marinero con ese nombre. La foto de Jameson tampoco fue reconocida por ninguno de ellos. Como si se tratase de una pesadilla, la resolución de la incógnita, que parecía ser inminente, regresaba de nuevo al punto de partida.

Desde ese momento, las autoridades militares renunciaron a continuar la investigación que ya les había llevado a tantos callejones sin salida. El último recurso fue publicar la foto de Jameson en toda la prensa nacional, con la esperanza de que algún amigo o familiar lo reconociese.

Su imagen fue apareciendo regularmente en la prensa, sin que nadie recordase su rostro. Finalmente, en 1957 Jameson murió en el hospital de Boston en donde había ingresado doce años antes. Los interrogantes que habían marcado ese último período de su existencia le acompañaron hasta el mismo momento de su muerte. Hasta hoy, la identidad de aquel marinero desconocido continúa siendo un misterio.



Winston Churchill mantuvo siempre un estrecho contacto con las tropas británicas encargadas de defender las islas. Pero tan sólo podía prometerles sangre, sudor y lágrimas.



Cazas británicos Spitfire, los grandes protagonistas de la Batalla de Inglaterra. La Luftwaffe se rendiría ante su rapidez y agilidad.



Londres, preparada para una invasión que nunca se produciría. En esta dramática composición, el Big Ben visto a través de unas alambradas.



Un miembro de la defensa civil vigila el cielo londinense, con la catedral de Saint Paul al fondo. La población británica permanecía alerta ante el peligro de una inminente invasión.



Para los soldados británicos era siempre motivo de alegría recibir una visita de Churchill, que siempre sabía corresponder con buen humor a las muestras de camaradería de la tropa.



La catedral de Saint Paul destaca entre el humo que cubre Londres, el 29 de diciembre de 1940, durante un bombardeo de la Luftwaffe.



Bombardero pesado norteamericano B-17 . Cientos de aviones como éste despegaron del aeródromo maldito de Boreham rumbo a Alemania.



Fotografía del diario Los Angeles Times, en el que parece apreciarse un objeto esférico iluminado por los reflectores. Aunque es probable que se tratase de un globo meteorológico, no faltan quienes creen ver en él un platillo volante.



Portada del Los Angeles Times, informando del extraño bombardeo sufrido por la ciudad californiana. Todavía no se sabe quién fue el causante de aquella alarma.



El general Marshall fue el encargado de redactar el informe sobre el enigmático bombardeo de Los Angeles. En él reconocía no saber su origen.



Las explicaciones que recibió el presidente norteamericano Franklin D. Roosevelt sobre el misterioso incidente de Los Angeles no pudieron ser muy precisas.



Tropas niponas con la bandera del Sol Naciente durante la invasión de la isla de Attu, en el archipiélago de las Aleutianas. En sus aguas se produciría la fantasmagórica Batalla de los Pips.



Un oficial coordina con un altavoz el desembarco norteamericano en Kiska. No tuvieron ninguna oposición; los japoneses habían abandonado la isla con anterioridad sin ser vistos.



La Última Cena, pintada por Leonardo Da Vinci, estuvo a punto de ser destruida durante un bombardeo de la aviación aliada. Algunos califican esa salvación de milagrosa.



La figura del mariscal alemán Erwin Rommel alcanzó proporciones míticas gracias a sus campañas en el desierto, al mando del Afrika Korps, lo que le ganó una gran reputación, incluso entre los Aliados.



El mariscal Rommel inspeccionado las defensas costeras en Normandía antes del Día-D. Estaba convencido de que si los Aliados las superaban, la guerra estaría irremediablemente perdida; ¿entabló negociaciones secretas para alcanzar la paz?



Las relaciones entre Rommel y Hitler no eran tan amistosas como podría parecer contemplando esta instantánea. El Führer no compartía los deseos de paz del Zorro del Desierto.

Capítulo II

Espías enigmáticos

Los estudios sobre la Segunda Guerra Mundial se centran, como no podía ser de otro modo, en el desarrollo de las campañas militares, las batallas, las decisiones políticas, el armamento... Sin embargo, las aportaciones de los servicios de inteligencia quedan siempre en un segundo plano, como si se tratase de un compendio de anécdotas en las que se dan cita todos los tópicos de las historias de espionaje. La realidad es que el conflicto de 1939-45 pudo haber tenido un desenlace muy diferente si no hubiera sido por la extraordinaria contribución de los espías que servían en el bando Aliado. Gracias a ellos, norteamericanos y británicos pudieron contar con la inestimable ventaja que les proporcionaba conocer las claves secretas empleadas por alemanes y japoneses en sus comunicaciones. Por su parte, el estrepitoso fracaso de los servicios de espionaje del Eje facilitó claramente la victoria aliada. Aunque sería muy aventurado deducir que Alemania hubiera podido ganar la guerra si sus espías hubieran estado más afortunados, lo que está claro es que operaciones tan cruciales como el desembarco de Normandía seguramente no habrían tenido éxito de no ser por la aportación de los servicios secretos aliados.

En este capítulo conoceremos a algunos de los espías más enigmáticos de la guerra. Aunque sus aportaciones fueron muy desiguales, representan a todos aquellos que, demostrando una audacia sin reservas, contribuyeron a la defensa de la causa que defendían.

La Gata, una atractiva agente doble

Uno de los casos de espionaje más enigmáticos de los ocurridos durante la Segunda Guerra Mundial es el protagonizado por la francesa Mathilde Carré,

conocida con el sobrenombre de *La Gata*. La singularidad del caso es que ésta espía prestó grandes servicios a su país, pero tras una sola noche cambió de bando y sirvió con el mismo entusiasmo a la causa alemana. Gracias a las confesiones personales que volcaba en su diario personal y las actas del juicio al que sería sometida en 1949, es posible reconstruir su historia.

La joven Mathilde, aunque era de origen francés, vivía en un pequeño pueblo del sur de Argelia. Allí llevaba una vida monótona y aburrida junto a su marido, un oficial del ejército francés, con el que se había casado recientemente.

Al estallar la guerra, Mathilde vio la oportunidad de irse a vivir a París, aprovechando que en ese momento se requerían enfermeras en la capital. Se despidió de su marido, que moriría más tarde en el campo de batalla, y abandonó Argelia. Cuando llegó a la Ciudad de la Luz se quedó maravillada por los monumentos, las gentes, los cafés... Todo era muy diferente de lo que había visto en su humilde aldea norteafricana.

Durante la imparable ofensiva alemana sobre territorio francés, Mathilde fue un ejemplo de abnegación y sacrificio en el cuidado de los soldados heridos. Al ser derrotado su país, pasó a la zona no ocupada y siguió atendiendo a los que necesitaban de su ayuda.

Uno de estos pacientes era un polaco llamado Roman Czerniawski, un apellido que ella no podía pronunciar, por lo que optó por llamarle simplemente Armand. El polaco había sido capturado por los alemanes pero había conseguido evadirse. Ella le ayudó a recuperarse de sus heridas y nació entre ellos una gran amistad; él la bautizó como «mi gata», por su mirada felina y quién sabe si por su astucia, apodo con el que a partir de entonces sería conocida.

Armand se sinceró con ella y le expuso su proyecto de crear una red de espionaje para combatir a los alemanes, que unos meses antes habían aplastado su país. Mathilde aceptó entusiasmada colaborar en ese plan. Su labor consistía en poner en contacto a todos los que pasaban a formar parte de ese grupo de la Resistencia, de un lado y otro de la línea de ocupación en la que Francia estaba dividida.

Teniendo en cuenta que casi todos los miembros eran simples aficionados, la incorporación más importante fue la del teniente coronel Marcel Achard, un auténtico experto en el mundo del espionaje y que tenía como principal cometido permanecer en contacto con los británicos.

Esa red, al principio, alcanzó unos éxitos extraordinarios y pasó a tener un nombre oficial: *Interallié*. Se recibieron envíos de material procedente de Gran Bretaña lanzados en paracaídas, se proporcionó ayuda a prisioneros evadidos o se consiguió información muy valiosa procedente de locuaces soldados alemanes, entre otras acciones de enorme mérito.

Mathilde jugó un papel importantísimo en esta red. Su especialidad era obtener información de los oficiales alemanes. En esos momentos, a finales de 1940, la principal preocupación de los Aliados era saber si los alemanes estaban dispuestos a entrar en España, amenazando así a Gibraltar, la «llave del Mediterráneo».

La Gata fue enviada al sur de Francia para averiguar si la entrada de la *Wehrmacht* en la península Ibérica era inminente. El método que empleaba era siempre el mismo; se solía sentar sola en alguno de los cafés frecuentados por los oficiales alemanes y esperaba que alguno de ellos iniciase una conversación. La charla intrascendente continuaba después en un restaurante, regada con abundante champán. A partir de ahí, para Mathilde era un juego de niños extraer toda la información que deseaba.

Sus misiones en Biarritz y Bayona confirmaron a los Aliados que había un buen número de oficiales de intendencia destacados en la región, lo que hacía temer una invasión. Pero la ejecución del plan fue aplazada en varias ocasiones, lo que era confirmado por las observaciones de Mathilde, que advertía cómo sus *amigos* alemanes pertenecientes al cuerpo de Intendencia eran enviados a otros puntos de Europa.

Por su parte, los centros de inteligencia británicos a donde llegaban estas valiosas informaciones conocían a la perfección la estructura de la red, así como todos sus miembros. Durante este período el grupo continuó coordinando lanzamientos en paracaídas de armas para la Resistencia y entregas de suministros mediante desembarcos en ciertos puntos de la costa vasca. *Interallié* ayudó a pasar clandestinamente a muchas personas a España y Suiza, sobre todo a pilotos aliados derribados en territorio europeo, y ocultó prisioneros evadidos de los campos alemanes.

Pero aquella arriesgada actividad iba a acabar pronto. Los alemanes estaban dispuestos a desarticular ese grupo que le estaba provocando tantos quebraderos de cabeza. Los agentes nazis siguieron a una de las integrantes de la red sin que ella se diese cuenta. Se trataba de Violette, el nombre en clave de una joven que había sido reclutada por Mathilde y Armand para que les

ayudara a realizar labores secundarias. *La Gata* tuvo el presentimiento de que Violette podía causarles algún problema, y así se lo confesó a Armand, pero el polaco atribuyó la advertencia de su amante a una cuestión de celos, puesto que la joven novata era bastante atractiva.

Sin tomar en consideración el aviso de Mathilde, a Violette se le encargó conseguir algunas informaciones poco relevantes, como eran el destino y la composición de un regimiento alemán concreto.

Para ello empleó la misma táctica que su compañera; deambuló por los alrededores de la Gare du Nord parisina hasta que un oficial germano se dirigió a ella para mantener una conversación agradable. Tras un intercambio de saludos y unos minutos de charla se dirigieron a un café. Violette no se dio cuenta de que un hombre les seguía en todo momento ni de que continuó siguiéndola cuando se separaron.

Al día siguiente la joven volvió a verse con el oficial alemán y, en esta ocasión, era otro hombre el encargado de seguirla sin perderle el rastro. Los agentes fueron relevándose mientras que Violette era vista en días sucesivos con Armand y *La Gata*. La red estaba quedando al descubierto.

Fue gracias a este seguimiento realizado a Violette que el servicio de contraespionaje alemán descubrió el cuartel general de *Interallié*; estaba a punto de amanecer el día 18 de noviembre de 1941 cuando Armand y Violette fueron detenidos en el apartamento que hacía las funciones de centro neurálgico de la organización clandestina. Unas horas más tarde, *La Gata* era también capturada.

Trasladada a una prisión militar, Mathilde no se hacía ilusiones sobre su futuro; estaba convencida de que iba a ser torturada hasta morir. Por eso le sorprendió que en su celda entrase un sargento alemán correcto y educado, hablándole en francés. De fondo se oía música de Mozart. Estuvo un rato conversando relajadamente con ella, hablándole de los encantos de París y de Argel, una ciudad que había visitado antes de la guerra, hasta que le dijo: «Este lugar es poco confortable, ¿no prefiere que vayamos a otro lugar?».

Antes de que Mathilde respondiese a la insólita propuesta, el alemán se había marchado. Pasados unos minutos, unos soldados vinieron a buscarla. Fue pasando por pasillos y puertas hasta que llegaron al exterior del edificio. La joven se temía lo peor, pensaba que iba a ser fusilada, pero allí estaba aquel atento oficial, dentro de un coche. Con la misma cortesía que había exhibido antes, la invitó a sentarse en el asiento trasero y le indicó que no

debía correr las cortinillas.

Una vez dentro del automóvil, el alemán lo puso en marcha y tomaron el camino de París. Atravesaron la ciudad y continuaron hacia las afueras, hasta llegar a una refinada mansión que hacía las veces de cuartel general de los servicios de contraespionaje. No sabemos lo que allí ocurrió, aunque quizás se pueda intuir, pero la realidad es que el sargento, que se llamaba Hugo Bleicher, consiguió mediante la persuasión lo que seguramente ningún torturador hubiera arrancado a *La Gata*: los nombres y el paradero de todos los miembros de la red de espionaje que ella había ayudado a formar.

Lo que sucedió aquella noche es un misterio, puesto que Mathilde no lo deja reflejado en su diario. El juez que la interrogó durante el juicio intentó averiguarlo, pero se encontró siempre con la negativa de la espía. Mathilde se limitaba a preguntar al juez «si se podía poner su lugar» y cuando éste insistía, ella permanecía en silencio. Tan sólo reveló que el sargento le dijo: «Si es usted razonable, mañana por la mañana será libre».

Así pues, Mathilde decidió ser «razonable» y se puso a las órdenes de Bleicher. A partir de ahí, los miembros de *Interallié* fueron cayendo en cascada gracias a la colaboración de Mathilde. El sistema para detenerlos era repetido una y otra vez; Mathilde aparecía en las casas en las que se ocultaban sus compañeros, acompañada de Bleicher vestido de paisano. Ella tranquilizaba a sus amigos, asegurándoles que la persona que iba con él también pertenecía al grupo. Al cabo de un rato, cuando los agentes germanos llamaban a la puerta, *La Gata* iba a abrir, permitiéndoles la entrada y desapareciendo de la escena. Inmediatamente eran detenidos todos los que se encontraban en la casa.

Este procedimiento se realizó con tal perfección que, en menos de ocho horas, la práctica totalidad de los miembros de la red se encontraba en poder de los alemanes. Esta rapidez fue la causante de que no trascendiese el sorprendente cambio de bando de *La Gata*, así que pudo seguir en contacto con otros miembros de la Resistencia sin despertar sospechas.

Pero en esta historia de traición hay un punto oscuro. El único que escapó a esta redada generalizada fue el gran experto del grupo, el coronel Achard. Inexplicablemente, *La Gata* no reveló el lugar en donde se ocultaba este miembro, pese a que el coronel aseguró durante el juicio que ella conocía perfectamente su escondite. Los alemanes la presionaron para que facilitase su detención, pero Mathilde no movió un dedo para que los nazis capturasen a

Achard. Éste es un misterio más a añadir a la azarosa vida de esta agente.

La Gata desarrolló durante los dos meses siguientes una inquietante doble vida. Por el día organizaba los grupos de resistentes y animaba a sus miembros a combatir a los alemanes, convirtiéndose en una valerosa camarada. Pero por la noche se dirigía a la residencia de Bleicher y le relataba con todo detalle los planes que el grupo había tramado. Un día explicó al oficial alemán que la gran preocupación de la Resistencia era reestablecer las líneas de comunicación con Gran Bretaña.

El astuto Bleicher vio en este dato una gran oportunidad, así que decidió exprimir aún más las habilidades de *La Gata*. Aprovechando esa necesidad de la Resistencia, Mathilde propondría a sus compañeros volver a crear una red estable de comunicación con los británicos, ofreciéndose ella misma para ir a Londres y coordinar desde allí las acciones de los grupos de la Resistencia en territorio francés.

Viajar por mar a Gran Bretaña era en ese momento muy arriesgado, ya que los alemanes tenían vigilados todos los puntos de la costa desde los que era posible embarcar. Pero naturalmente para *La Gata* eso no suponía ningún problema, gracias a la colaboración de Bleicher. Éste dio las facilidades oportunas para que la joven se embarcase y consiguiera llegar a Inglaterra.

Una vez allí, se ofreció para ser la agente encargada de organizar la red de comunicación desde Londres. Los ingleses aceptaron y la instalaron en la capital británica. Mathilde realizó su labor en el Ministerio de la Guerra durante nueve meses, enviando puntualmente toda la información a Bleicher.

Pero los equipos de contraespionaje ingleses fueron atando cabos y llegaron a la conclusión de que aquella atractiva joven francesa era una doble agente. La detuvieron en julio de 1942. Hasta el final de la guerra permanecería encarcelada.

En la celda de su prisión inglesa, *La Gata* escribió en su diario una página dirigida a sus antiguos camaradas de la Resistencia:

«¿Cómo explicar todo lo que he tenido que soportar? Jamás podría hallar las palabras para expresar mi tristeza profunda, infinita, o para describir mis temores. Pero no estoy sola. Tampoco vosotros, aquellos que todavía seguís con vida, dormiréis esta noche; estaréis conmigo, Y en cuanto a vosotros, los que estáis muertos, viviréis conmigo, según nuestras propias leyes, en un mundo que yo he creado para mí».

Realmente no se comprende muy bien cómo podía mantener esa lealtad de espíritu a unos compañeros a los que había traicionado de un modo tan indigno. Pero, tal como vemos, no es éste el mayor de los misterios que jalona la vida de La Gata.

Una vez finalizada la contienda, Mathilde tuvo que enfrentarse a la realidad. Las nuevas autoridades francesas reclamaron a los británicos la entrega de la espía que permanecía allí encarcelada. Sería juzgada en territorio francés, en donde debería rendir cuentas por su colaboración con los alemanes.

En enero de 1949 un tribunal galo juzgó a Mathilde Carré, acusándola de alta traición. Aunque ya no era una mujer joven, su singular belleza impresionó a los presentes. Tenía el cabello castaño, los dientes muy blancos y su mirada era profunda y serena.

El fiscal tomó la palabra para denostar sin piedad la actitud de la acusada durante la guerra:

«Durante dos meses practicó la más vil de las traiciones. Su malevolencia, su doblez, su perseverancia en el mal, su diario del que acabo de leer algunos extractos y que la describe tal como es —un cerebro sin corazón— son hechos que ustedes podrán juzgar en su totalidad. Y reconocerán que, en este asunto, hay una sola sanción posible: la muerte».

Por tanto, el fiscal exigió para ella la pena capital, mientras que su abogado argumentaba en su defensa que Mathilde no tuvo opción, desde el momento en que fue detenida por los alemanes, si quería salvar su vida:

«Admito su culpabilidad —declaró el abogado defensor—, pero es preciso tener en cuenta que esta mujer fue colocada en una situación en la que sólo le cabía elegir entre la vida y la muerte».

Además, había que tener en cuenta que aquella joven había sido de las primeras en formar parte de las filas de la Resistencia, mientras que la mayoría de los franceses aceptaban la dominación alemana instalados en una resignación que se confundía en no pocas ocasiones con una cierta comodidad.

El abogado insistió en este punto, buscando la comprensión del Tribunal y del público presente en la sala:

«Nadie puede olvidar que fue una heroína desde los primeros momentos de la Resistencia. ¿Condenaríais a muerte a aquellos que fueron los primeros

en esparcir las semillas de la fe y que, más tarde, sobre valoraron sus propias fuerzas?»

El propio Achard acudió a declarar en su favor. El militar aseguró ante el jurado:

«Madame Carré prestó servicios notables al Ejército francés. Durante los años en los que trabajó para nosotros, descubrió varios planes de campaña del ejército alemán».

Antes de que el juez se pronunciase sobre su inocencia o su culpabilidad, Mathilde perdió por un momento la compostura que había demostrado durante todo el proceso:

«Espero el veredicto sin temor —dijo dirigiéndose al Tribunal—. Pero lo que no puedo olvidar es que, mientras a mí se me pide la pena de muerte, ¡Hugo Bleicher vive en libertad en Hamburgo!».

Los atenuantes expuestos por el abogado y por Achard no consiguieron ablandar la determinación del juez, y Mathilde fue condenada a muerte.

La población de París, que siguió el juicio con enorme interés, pudo ver el 8 de enero de 1949, en los tabloneros de anuncios oficiales, el aviso de que Mathilde Carré había sido condenada a muerte por el XIV Tribunal de lo Criminal, siendo recibida esta sentencia con sentimientos encontrados; pese a que ella había colaborado con los alemanes, no olvidaban que también había estado luchando contra ellos mientras la mayoría de los franceses aceptaba la ocupación.

Sin embargo, y afortunadamente para ella, el entonces presidente de la República Vincent Auriol sí se apiadó de *La Gata* y le conmutó la pena de muerte por la de cadena perpetua. Pero ni esta condena se cumpliría, ya que sería puesta en libertad en 1954, una decisión refrendada por el nuevo presidente, René Coty. Ese mismo año publicó sus memorias con el título: *Yo fui La Gata*^[2].

¿Cuál es la razón de que la justicia francesa se mostrase finalmente tan condescendiente con ella? La mayoría de los que colaboraron con los alemanes, especialmente las mujeres, fueron víctimas del escarnio público y de la dureza de los jueces. Sin embargo, el caso de *La Gata* fue una excepción. Nunca sabremos los motivos que llevaron a aquella admirable luchadora por la libertad a cambiar de un modo tan radical sus lealtades, ni la razón por la que recibió el indulto de manos del presidente francés.

Sin duda, aquella joven argelina, que soñaba con vivir una vida intensa lejos de aquella aldea en el desierto, alcanzó plenamente sus deseos de aventura, dejando para la posteridad una tupida trama de incógnitas y misterios que difícilmente el tiempo conseguirá desentrañar.

Cicerón, espía al mejor postor

Para los servicios de inteligencia germanos, la Operación Cicerón fue sin duda su éxito de mayor envergadura. Los continuos fracasos y sinsabores cosechados por los agentes nazis se vieron compensados, en cierto modo, por las satisfacciones que proporcionó esta operación.

Pese a la importancia de las revelaciones que supuso, fue un secreto muy bien guardado, que tan sólo salió a relucir tras las investigaciones realizadas durante los juicios de Nuremberg. Entre la abundante documentación estudiada por expertos aliados figuraba la correspondencia secreta entre el Ministerio de Asuntos Exteriores y la embajada alemana en la capital turca, Ankara. En estas comunicaciones se hacía referencia continuamente a la Operación Cicerón, lo que puso tras la pista de esta tan apasionante como misteriosa historia.

Sin embargo, hay que tener muy presente que son innumerables las versiones que circulan sobre la realidad de estos hechos. El hermetismo que envolvió la actuación de ese espía parece que continúa mucho después de cuando tuvo lugar. Así pues, la historia presenta un sinfín de detalles que varían de una versión a otra.

Como ejemplo más que significativo, incluso el nombre del espía sufre cambios según la fuente consultada. Para unos se trataba de un tal Diello, para otros se llamaba simplemente Verasevitch. De todos modos, el nombre más probable de este enigmático personaje es el de Elyesa Bazna, o al menos es el más comúnmente aceptado.

El lugar de nacimiento es también punto de controversia. Unos creen que nació en la ciudad kosovar de Pristina, aunque hay quien opina que fue en Skoplje, la capital de Macedonia. Uno de los más repetidos como lugar de origen es alguna aldea indeterminada de Albania. En este debate, dependiendo de la fuente consultada, se dan curiosas combinaciones entre nombres y procedencia de este sujeto. Así que en este relato se aceptará como

más probable el que lo sitúa en Albania, aunque no hay ninguna prueba concreta que sostenga este dato.

De todos modos, no será necesario esforzarse mucho para encontrar mayor variedad de nombres y lugares de nacimiento, así como nuevos detalles —a veces contradictorios— en los relatos. Pero poco importan detalles de este tipo cuando lo que verdaderamente ha de atraer nuestra atención son las andanzas de este atípico espía.

Los hechos se remontan a octubre de 1943, cuando un agregado comercial alemán en Ankara, que en realidad era el director de las operaciones del espionaje nazi en Turquía, recibió una misteriosa visita. Un hombre calvo, con mirada hosca, gesto sombrío y sin ningún interés en despertar un mínimo de simpatía, se dirigió a este agente comercial con una extraña propuesta. Le dijo que poseía información valiosísima procedente de la embajada británica y que estaba dispuesto a dársela, pero no gratis precisamente. El precio era exagerado a todas luces: 5.000 libras esterlinas por cada uno de los documentos.

El agente nazi hizo ademán de señalarle la puerta para que se marchase, pensando que era un bromista o un estafador, pero recapacitó. Era poco probable que aquella propuesta fuera seria, pero sintió curiosidad por saber qué se traía aquel tipo entre manos. Entonces, el personaje en cuestión, al percibir las dudas que había provocado en su interlocutor, señaló en dirección de la vecina embajada rusa, asegurando que había otros que seguramente estarían dispuestos a pagar ese precio por los documentos. Dicho esto, le dio de plazo 48 horas para que lo consultase con el embajador alemán, Franz Von Papen, y tomase una decisión.

La oferta consistía en cuatro documentos secretos, a 5.000 libras cada uno, lo que hacía un total de 20.000 libras. Otras versiones aseguran que la oferta consistía en dos rollos fotográficos, a 10.000 libras cada uno, conteniendo un total de 52 documentos. De todos modos, si aceptaban se encontrarían en un parque para llevar a cabo el intercambio, pese a que esas otras versiones localizan el punto de encuentro en el patio trasero de la embajada alemana.

Aquel oscuro personaje trabajaba como mayordomo personal del embajador británico y lo único que deseaba era dinero, lo cual dejó claro desde un buen principio. Según llegó a confesar a sus interlocutores alemanes, le daba exactamente igual quién ganase la guerra. Lo único que quería era

aprovechar la favorable posición en que le había colocado el azar para resolverse la vida en esos confusos días.

Por su parte, los alemanes valoraron los pros y los contras de la arriesgada propuesta del albanés. El precio por algo que no sabían exactamente qué era resultaba altísimo. Pero la curiosidad y la intuición pudieron más y el embajador germano en Turquía pidió urgentemente 20.000 libras esterlinas a Berlín. Al día siguiente llegaron los billetes por vía aérea.

Por la noche, a las diez, el agente comercial se encontró en el parque con Elyesa y éste le entregó una pequeña cajita a cambio del dinero. Rápidamente los alemanes se dispusieron a revelar los negativos que estaban dentro de la caja y se encontraron con una insospechada y descomunal sorpresa.

Las fotos valían realmente su peso en oro. Uno de los documentos fotografiados era ni más ni menos que ¡el listado completo de los espías británicos que se encontraban en Turquía!

Otra información era la carta en la que el embajador británico explicaba todos sus contactos con las autoridades locales. También figuraban datos de los envíos de armamento de los Estados Unidos a la Unión Soviética y además, resúmenes de los contactos y reuniones que mantenían los distintos países aliados entre ellos.

La euforia se disparó entre los alemanes, excitados por la gran transcendencia de las informaciones. Enviaron los documentos a Hitler y éste exigió que se explotase al máximo el filón que habían encontrado.

Para mantener la operación en secreto era necesario, antes que nada, cambiar el nombre al informador. El culto Von Papen, uno de los escasos nazis que poseía alguna inquietud cultural, fue el encargado de buscarle un nombre en clave. Como le aseguraron que sus documentos eran muy elocuentes, el embajador alemán buscó una referencia clásica en consonancia con esta característica. Así que su nuevo nombre sería *Cicerón*^[3].

Pero los alemanes consideraron que pese al alto valor de las informaciones, el albanés debía hacerles alguna *rebaja* en el precio, teniendo en cuenta que se habían convertido en clientes habituales. Tras mucho regatear, *Cicerón* fue bajando el precio, pero manteniéndolo siempre en unas cifras acordes con la relevancia que tenía esa documentación.

La importancia de la información aportada era innegable. Estaba claro que era auténtica. Sin embargo, surgieron voces entre los alemanes que advertían

de que había alguna pieza que no encajaba; era extraño que resultase tan fácil obtener unos documentos de tamaño importancia. Así que surgió la duda de si todo aquello no era más un montaje del servicio secreto británico, que aportaba documentos auténticos para introducir más tarde alguna información falsa para engañar a los alemanes en alguna cuestión vital para el desarrollo de la contienda.

Pese a que estas dudas nunca quedaron completamente despejadas, hubo un hecho que confirmó la autenticidad del trabajo de *Cicerón*. Las fuerzas aéreas aliadas bombardearon la capital de Bulgaria, Sofía, el mismo día que figuraba en los papeles fotografiados por el espía turco. Era difícil pensar que los británicos iban a utilizar como cebo una operación tan importante como esa, así que los alemanes recuperaron la fe en *Cicerón*, que había sido puesta en entredicho.

Todos se preguntaban cómo aquel individuo era capaz de conseguir aquellos valiosísimos papeles sin que los ingleses sospechasen nada, pero *Cicerón* era hombre de pocas palabras y prefería no descubrir sus fuentes. Al final, el agente comercial alemán logró ganarse la confianza del albanés y éste accedió a contarle su método de trabajo. *Cicerón* explicó que había trabajado antes en la embajada yugoslava como chófer, en donde estuvo siete años. Probó fortuna como cantante, pero fracasó. Más tarde entró al servicio de un agregado militar de los Estados Unidos y después consiguió trabajo en casa de un consejero de la embajada alemana.

Según algunos autores, Elyesa conoció casualmente al embajador británico y congeniaron por la gran afición a la música que ambos tenían, especialmente a la ópera. De hecho, *Cicerón* obsequiaba al inglés con interpretaciones de arias de óperas italianas, lo que hacía las delicias del embajador.

Para otros, el albanés respondió a un anuncio en la prensa en la que la embajada británica buscaba «un chófer para el primer secretario». Después dicen que estableció una relación muy estrecha con la niñera que cuidaba de los hijos del embajador y así consiguió llegar a ser su ayuda de cámara.

El albanés había sido ya antes mayordomo y tenía experiencia en servir al cuerpo diplomático, así que el británico aceptó gustosamente que trabajase para él. Un día, cuando *Cicerón* estaba limpiando los pantalones del embajador, encontró una pequeña llave en un bolsillo. Descubrió que se trataba de la llave del maletín en el que guardaba su documentación, así que

rápida­mente sacó una copia y la volvió a dejar en el pantalón.

Por la noche, el embajador dejaba el maletín al lado de su cama y se disponía a dormir. Como tenía grandes problemas para conciliar el sueño, tomaba potentes somníferos. El aprendiz de espía no tenía ninguna dificultad para entrar a hurtadillas en la habitación y apoderarse durante unos minutos de los papeles que el embajador guardaba en su maletín. Luego los llevaba a una habitación contigua en donde tenía una potente lámpara, colocaba debajo el papel y lo fotografiaba. Ésa era la manera como el improvisado agente secreto trabajaba.

Las informaciones continuaron llegando a manos alemanas, pero comenzaron las sospechas por parte de los británicos. El ministro de Asuntos Exteriores turco, que era antinazi, advirtió al embajador de que era probable que hubiera algún espía infiltrado en la embajada. Naturalmente, al diplomático inglés ni se le pasó por la cabeza que su mayordomo fuera el responsable de esa fuga de información.

Los ingleses decidieron entonces aumentar las medidas de seguridad del edificio. Para ello hicieron instalar una sofisticada alarma para detectar cualquier movimiento no autorizado en el interior de la embajada, pero cometieron un pequeño error; recurrieron precisamente a *Cicerón* para que ayudase a colocar los aparatos de detección. Como es de suponer, el albanés tomó buena nota de los trucos que había que emplear para evitar que saltasen las alarmas.

Cicerón continuó con su bien remunerado trabajo ante los atónitos ojos de los británicos, que no alcanzaban a adivinar el método de los alemanes para hacerse con los documentos. En marzo de 1944 *Cicerón* puso en manos de los alemanes unos papeles que eran quizás los más importantes que en ese momento podía conseguir. Era el plan de los Aliados para desembarcar en Europa. De esos documentos se desprendía la intención inminente de abrir el segundo frente, operación que tenía el nombre de Overlord.

Sin embargo, las autoridades alemanas no dieron la suficiente importancia a estos trascendentales datos y sólo se darían cuenta de su error tres meses más tarde, cuando el desembarco ya se había iniciado.

El motivo de esa falta de atención hacia los trascendentales datos que *Cicerón* ponía en manos alemanas se debía en gran parte a las rivalidades internas dentro del Tercer Reich. El Ministerio de Asuntos Exteriores se la tenía jurada a los altos responsables de los servicios secretos y viceversa. Por

lo tanto, cuando alguien perteneciente a uno de esos dos ámbitos calificaba de valioso algún punto de la información proporcionada por *Cicerón*, el otro bando se encargaba de restarle credibilidad y de sabotear en la medida de sus posibilidades las acciones que se planeaba emprender.

El tiempo iba pasando y *Cicerón* seguía jugando con fuego. Aunque nadie sospechaba de él, la sensación de que estaba siendo vigilado era continua. Una noche, mientras viajaba en un automóvil acompañando al agregado comercial alemán, notó que otro coche les seguía. Intentaron despistarlo, pero resultaba imposible ante la gran pericia de su perseguidor. Al final el albanés optó por saltar del coche en marcha y ocultarse, sin llegar a ser visto por el coche que les seguía. El círculo se iba cerrando y el culpable, más pronto o más tarde, iba a ser descubierto.

Al final, en abril de 1944, se descubrió por fin el juego de *Cicerón*. Pero no fueron los británicos los que acabaron con su labor de espionaje, sino una secretaria alemana antinazi que había sido introducida por los servicios secretos norteamericanos en la embajada germana. Fue ella la que avisó a los ingleses de que tenían al enemigo en el mismo despacho del embajador. *Cicerón* fue inmediatamente despedido, pero curiosamente se le dejó marchar sin provocarle demasiadas molestias.

Según otros autores, la secretaria no consiguió descubrir al albanés, sino que él mismo pidió un buen día el finiquito y se marchó de la embajada, al considerar que ya había tentado bastante a la suerte y ya era hora de disfrutar de su fortuna.

En cuanto al despistado embajador británico, parece ser que recibió una dura reprimenda pero, teniendo en cuenta que tan sólo le quedaban un par de años para llegar a la edad de jubilación, se le buscó una salida digna, pasando a un discreto retiro.

Es probable que los británicos no pusieran demasiado empeño en capturar al albanés que tanto daño les había hecho, para que no quedase constancia oficial de todo el embrollo y así el mundo no se enterase del gran ridículo que había cometido el contraespionaje aliado, incapaz de detectar ese imperdonable error en la cadena de información.

Para algunos, el singular espía marchó a Sudamérica con nombre falso, en donde viviría apaciblemente de las rentas que le producía el botín que había reunido. Sin embargo, en los años sesenta, Elyesa Bazna —o alguien que se hacía pasar por él— volvió a aparecer en escena, concediendo entrevistas y

publicando unas memorias^[4].

El espía más famoso de la Segunda Guerra Mundial aseguró que tras su eficaz y bien remunerado trabajo abrió un negocio de compraventa de coches, aunque no funcionó como estaba previsto. Luego intentó retomar su frustrada carrera como cantante, pero tampoco tuvo éxito. Se corrió la voz de que era un estafador, tuvo problemas con personas a las que debía dinero y al final acabó malviviendo en un oscuro callejón de los barrios bajos de Estambul. *Cicerón* relató que en 1954 se había dirigido al entonces canciller de la República Federal de Alemania, Konrad Adenauer, con la esperanza de recibir una indemnización por los servicios prestados como espía a favor del Reich, calculados por él mismo en unos dos millones de marcos de la época y que esperaba —según explicaba en la misiva— «que esa cantidad me fuera prontamente satisfecha». Naturalmente, el Ministerio de Asuntos Exteriores alemán no quería saber absolutamente nada del asunto y se desentendió de tan ingenua petición.

Finalmente, *Cicerón* logró enderezar su agitada vida gracias al relato de sus aventuras. No le faltó audiencia a la hora de explicar cómo llegó a ser el espía mejor pagado de toda la Historia. En esos días aseguró que, en contraposición con los fondos recibidos de manos alemanas, las cantidades que recibió a cambio de los libros y las entrevistas «fue el dinero que he ganado de forma más honrada a lo largo de toda mi vida».

Pero en esta historia de engaños y mentiras nadie está a salvo. Si alguien puede pensar que a los alemanes les supuso un gran esfuerzo económico hacerse con la información de *Cicerón*, se equivoca.

Es bastante probable que los billetes con los que retribuyeron al espía albanés fueran falsos. Algunos aseguran que el primer pago se efectuó con billetes auténticos, mientras que los siguientes ya fueron mediante papel moneda falsificado.

Los nazis fabricaron grandes cantidades de libras esterlinas de una calidad excelente, las cuales eran entregadas a sus agentes en el extranjero para que con ellas pagasen a los espías locales y de este modo fueran puestas en circulación, con el objetivo de causar un grave daño a la economía británica^[5].

Si realmente fue así, el misterioso espía albanés que engañó a los británicos fue a su vez engañado por los alemanes.

Sorge, el salvador de Moscú

El debate sobre quién fue el mejor espía durante la Segunda Guerra Mundial tiene difícil conclusión. Fueron muchos los agentes que mostraron una capacidad innata para obtener información del enemigo, por lo que sería complicado establecer un *ranking* de este tipo.

No obstante, existe un baremo que podría dilucidar ese disputado título; la medida en la que fueron determinantes para el desarrollo de la contienda. Es posible que *Cicerón* haya sido el más famoso, pero si analizamos los méritos de los espías desde ese punto de vista, seguramente llegaremos a la conclusión de que Richard Sorge merece ostentar este honor.

Sorge, hijo de madre rusa y de padre alemán, acabaría proporcionando a los soviéticos importantes informaciones desde Japón, como la que garantizaba que los nipones no atacarían a la URSS. Esto posibilitó el envío masivo de tropas desde Extremo Oriente a Moscú, logrando rechazar el ataque alemán que se estaba produciendo a las mismas puertas de la capital. Es arriesgado lanzar alguna hipótesis sobre lo que hubiera ocurrido de no llegar esos ingentes refuerzos, pero no cabe duda de que la posibilidad de que los alemanes hubieran tomado Moscú habría sido mucho más probable, con lo que la Segunda Guerra Mundial podría haber tomado un rumbo muy distinto.

La vida de Richard Sorge está envuelta en el misterio. Aunque se ha escrito mucho sobre él, muchos datos de su biografía son enormemente controvertidos. De hecho, al igual que en el caso de *Cicerón*, nadie se pone de acuerdo ni siquiera sobre el lugar en donde nació.

Sorge vino al mundo el 4 de octubre de 1895 en algún lugar del Cáucaso; se cree que fue en Bakú, aunque quizás fuera en una aldea cercana llamada Adjekend. Su padre, Wilhelm, era ingeniero de minas al servicio de una compañía alemana que estaba realizando trabajos de prospección en los campos petrolíferos de Bakú. Parece ser que el pequeño Richard fue el benjamín de nueve hermanos, aunque esto nunca ha podido saberse de cierto.

Vivió en territorio de lo que más tarde sería la Unión Soviética tan sólo sus dos primeros años de vida. La familia se trasladó a Berlín, al barrio residencial de Liechtersfeld. Aunque creció plenamente integrado en la sociedad germana, el pequeño Richard se sentía muy cercano a la cultura y carácter ruso por influencia de su madre, que acostumbraba a relatarle cuentos e historias populares de su país.

Muy aplicado en sus estudios, Sorge sacó buenas notas en el bachillerato. Se alistó voluntario para luchar en las filas germanas durante la Primera Guerra Mundial, combatiendo en las campañas de Flandes, contra británicos y franceses, y de la región polaca de Galitzia, contra los rusos. Resultó herido en una pierna, lo que le causó una cojera que arrastraría toda su vida. El valor demostrado en el campo de batalla le fue recompensado con la Cruz de Hierro de segunda clase.

El estallido de la revolución en Rusia en 1917 le llevó a abrazar el comunismo, una decisión a la que no fue ajeno el hecho de descubrir que su abuelo paterno, Friedrich Albert Sorge, fallecido en 1903 en Nueva York, había sido secretario personal de Karl Marx.

Acabada la guerra, Sorge se doctoró en Ciencias Políticas por la Universidad de Hamburgo y comenzó a trabajar en la organización del Partido Comunista. En 1921 se enamoró de la mujer de un profesor suyo, con la que se casaría después de que ésta consiguiese el divorcio. En 1924 viajó a la Unión Soviética para descubrir sobre el terreno los logros de la Revolución. Durante su estancia en tierras rusas, fue tanteado por las autoridades soviéticas para convertirse en agente secreto. Sorge aceptó sin dudar.

En Moscú ya hizo gala de las cualidades y los defectos que le acompañarían a lo largo de su vida como agente. Pese a que su aspecto no era muy agradable, debido a su descuidada forma de vestir y a su concepto relajado de la higiene personal, a lo que había que sumar su afición por el juego y la bebida, despertaba una irresistible atracción entre las mujeres, que él solía corresponder. Además, era un auténtico genio en el terreno de la simulación. Sorge era capaz de interpretar el personaje que requería una circunstancia concreta y de mantener el engaño aunque estuviera totalmente borracho.

La desordenada vida de Sorge acabó con la paciencia de su mujer, cansada de sus continuas infidelidades. Con el permiso de las autoridades soviéticas, que no pusieron impedimentos, ella pudo regresar a Berlín. De ahí marcharía a Nueva York. Nunca más volverían a verse.

El nuevo agente fue puesto a prueba con varias misiones. Su periplo en busca de informaciones de interés para los soviéticos le llevó por Dinamarca, Suecia, Noruega, Alemania y Gran Bretaña. En 1929 se le encargó la primera misión importante; debía introducirse en China, un país con el que la Unión Soviética había roto las relaciones diplomáticas.

Para ello viajó a Hamburgo con pasaporte alemán, en donde se ofreció como periodista para una revista agrícola y otra de sociología. Desde allí se embarcó rumbo a Shangai. Llegó a China el 10 de enero de 1930 con sus credenciales de periodista y no tardó en integrarse en la ciudad.

China le estimuló el interés por la cultura oriental, lo que le hizo aprender el idioma y las costumbres locales. Su objetivo, además de obtener información sobre el potencial militar chino, era reactivar el Partido Comunista y restablecer la red de espionaje que había funcionado hasta el cierre de los consulados soviéticos. En China residiría durante tres años.

Cuando desde Moscú se consideró que la meta había sido alcanzada, le ordenaron regresar a Alemania, en donde creían que podía desempeñar otra misión de gran relevancia. Una vez allí, logró infiltrarse en el Partido Nazi, que lo admitió como un militante más sin que se descubriese su pasado comunista.

Su audacia le permitió llegar hasta el teniente coronel Eugen Ott, que era agregado militar en Tokio y que se encontraba en esos momentos en Berlín. Gracias a su conocimiento de Oriente, encontró una base en la que sustentar una relación de amistad con el militar germano, que también se sentía atraído por esa milenaria cultura. Mientras tanto, Sorge se mantenía en contacto con Moscú, informando puntualmente de todos sus movimientos.

En julio de 1933, coincidiendo con el ascenso a general de Ott y su nombramiento como embajador alemán en Tokio, Sorge consiguió que el periódico *Frankfurter Zeitung* lo aceptase como corresponsal en la capital nipona. Cuando ambos se encontraron de nuevo en Japón, su amistad se estrechó aún más.

A lo largo de la década de los treinta, gracias al trabajo de Sorge, Moscú estuvo informada al detalle de las relaciones entre Japón y Alemania. En el verano de 1936, el espía aseguró que era inminente la firma de un pacto entre ambas naciones para frenar la expansión del comunismo, como así fue.

Del mismo modo, Sorge advirtió que el conflicto entre Japón y China, que había estallado el 7 de julio de 1937, sería largo y duro, pese a que los expertos soviéticos creían que sería breve. No se equivocó, puesto que no acabaría hasta 1945.

Una vez iniciada la Segunda Guerra Mundial, las aportaciones de Sorge serían determinantes. Pero hubieran podido serlo mucho más si Stalin hubiera hecho caso de sus indicaciones. Se asegura que el dictador soviético nunca

acabó de confiar en Sorge, puesto que archivaba sus valiosos mensajes en una carpeta titulada «Informaciones dudosas y peligrosas».

Sea por el motivo que fuera Stalin no tomó en consideración un informe fechado el 12 de mayo de 1941, en el que aseguraba que Hitler lanzaría entre 170 y 190 divisiones contra la Unión Soviética el 20 de junio, aunque el ataque podía producirse uno o dos días más tarde. Tampoco se equivocó en este caso, puesto que la Operación Barbarroja se inició el 22 de junio.

Cuando a Sorge le llegó la noticia de que los alemanes habían tomado por sorpresa a los soviéticos, montó en cólera y exclamó: «¿Por qué Stalin no ha hecho nada?».

Pese a la decepción sufrida por la nula respuesta que había tenido su excelente trabajo, continuó su labor de espionaje. En ese otoño de 1941, mientras los *panzer* avanzaban imparables por la estepa rusa, Sorge llevaría a cabo su mayor contribución al desarrollo de la contienda; el 15 de octubre envió un mensaje a Moscú en el que afirmaba que Japón no atacaría a la Unión Soviética, sino que sus objetivos estaban en el sur del continente asiático y el Pacífico. Gracias a un colaborador, confirmó que las tropas niponas en Manchuria no efectuaban movimientos que pudieran indicar un posible ataque, sino que incluso se estaban retirando de la frontera.

Este convencimiento de que, en la práctica, Japón permanecería neutral, permitió a los soviéticos retirar la mayor parte de las tropas que vigilaban las fronteras orientales y enviarlas de forma masiva a defender Moscú, que se enfrentaba a una situación realmente desesperada.

El 14 de octubre, los carros blindados del general Hoth habían capturado Kalinin, al noroeste de la capital, con lo que quedaba totalmente rota el ala norte de la línea defensiva soviética. En Moscú, medio millón de ancianos, niños y enfermos eran conducidos a las afueras de la ciudad para trabajar, día y noche, en la construcción de defensas antitanque.

A mediados de noviembre, cuando parecía inminente la entrada de las cinco divisiones Panzer del general Guderian en la ciudad, los rusos prácticamente daban por perdida la capital, como lo demostraban los esfuerzos para trasladar o quemar la documentación existente en los organismos oficiales.

Los alemanes llegaron a distinguir en la lejanía las brillantes cúpulas del Kremlin e incluso algunos grupos de soldados se encontraban tan próximos a la capital que alcanzaron las paradas de los autobuses urbanos que llegaban al

centro de Moscú. Hitler, que creía que la caída de la ciudad era cuestión de días, envió un batallón especial de demolición para destruir precisamente el edificio del Kremlin.

En esos críticos momentos, la llegada de tres Ejércitos siberianos procedentes de las lejanas fronteras orientales resultó decisiva. Eran tropas de refresco integradas en buena parte por hombres procedentes de Asia Central, acostumbrados a las bajas temperaturas. El efecto desmoralizador que provocaron en los alemanes fue fulminante. Kalinin volvió a manos soviéticas el 16 de diciembre, con lo que el avance germano quedaba paralizado.

Gracias a las informaciones de Sorge, que permitieron el envío masivo de refuerzos, Moscú se había salvado y, por primera vez desde el inicio de la Segunda Guerra Mundial, la «guerra relámpago» de la *Wehrmacht* había sido frenada.

Si la suerte de la capital rusa cambió repentinamente gracias a la llegada de las tropas siberianas, la fortuna de Sorge se acabaría casi al mismo tiempo. Pese a que no cabe duda de que era una persona muy bien informada, el agente no podía sospechar en esos momentos que los agentes japoneses de la Tokko —la policía superior especial, dependiente del Ministerio de Gobernación— le seguían la pista de cerca.

A principios de octubre, en una acción rutinaria, fue detenido un miembro poco relevante del Partido Comunista japonés para ser interrogado; éste, para ganarse el favor de sus captores y evitar ser torturado, delató a otro activista. Cuando la policía llamó a su puerta, intentó suicidarse arrojándose desde una ventana, pero unos árboles frenaron su caída. El registro de su casa dio como fruto la obtención de unos documentos relativos a los movimientos de tropas en Manchuria. Tras un brutal interrogatorio, acabó delatando a Sorge.

Los sorprendidos policías no querían creer que el supuesto corresponsal del *Frankfurter Zeitung* fuera un espía, al ser una persona que despertaba muchas simpatías entre las autoridades niponas. En la madrugada del 18 de octubre, unos agentes se presentaron en el domicilio de Sorge y le pidieron que le acompañaran a la comisaría para «aclarar un accidente de motocicleta» que había sufrido unas semanas antes. Sorge pidió unos minutos para vestirse e intentar una huida desesperada, pero los policías se lo llevaron en pijama y zapatillas. Evidentemente, el espía no se hizo ilusiones sobre lo que le esperaba. Había sido atrapado.

De todos modos, circulan otras versiones sobre la detención, en las que

figura la intervención de alguna dama. Unos afirman que fue delatado por una amante japonesa despechada, mientras que otros dicen que una agente nipona utilizó sus artes para obtener las pruebas que lo incriminaban.

Sea como fuere, la realidad es que Sorge permanecería desde entonces recluido en la siniestra prisión de Sugamo, en Tokio. Aunque no se sabe nada con certeza, es de suponer que fue sometido a intensos interrogatorios. En mayo de 1943 se celebró el juicio contra él, a puerta cerrada y sin ningún tipo de garantía procesal, siendo condenado a muerte el 29 de septiembre de ese mismo año.

La ejecución se aplazaría, debido a las apelaciones formuladas por el espía y que serían rechazadas, hasta el 7 de noviembre de 1944, precisamente el día del aniversario de la Revolución de Octubre.

Ese día, a las diez de la mañana, Sorge fue conducido a una habitación alta y sin ventanas de la prisión, en donde estaba instalado el cadalso. Dicen que recorrió los últimos metros «con compostura» y que en el último momento gritó: «¡Viva el Ejército Rojo y el Partido Comunista de la Unión Soviética!». Sin embargo, otros aseguran que se limitó a decir a sus guardianes: «Gracias por sus atenciones».

No falta tampoco quien asegura que aquella ejecución fue una farsa y que el auténtico Sorge fue canjeado a los soviéticos por un agente japonés. Esto quedaría confirmado por los testigos —poco fiables— que aseguran haberle visto posteriormente en varios países de Europa Oriental.

Si creemos que era realmente Sorge la persona ajusticiada aquel día, su cadáver no fue reclamado por nadie, así que acabó siendo enterrado en la parte destinada a los vagabundos del cementerio de Zoshigaya. Aquí pudo haber terminado la historia de este genial espía. Su vida podía haber caído en el olvido, como les ha sucedido a tantos agentes secretos, pero veinte años más tarde sucedió un giro inesperado.

El 4 de septiembre de 1964, un periodista publicó en la última página del diario soviético *Pravda*, a cuatro columnas, un artículo dedicado a Sorge, en el que se afirmaba: «Ha llegado la hora de hablar de un héroe cuyo nombre será para las generaciones futuras símbolo de entrega a la causa de la paz y ejemplo de valor y sacrificio».

Esta declaración sorprendía aún más por el hecho de que durante las dos décadas anteriores, tanto en la Unión Soviética como en los países de su entorno, se había ignorado por completo al personaje. Pero a partir de ese

momento, los reporteros de los países socialistas buscaron desesperadamente información sobre el ya célebre agente.

Curiosamente, se descubrió en el cementerio de Tama, en Tokio, una tumba en la que hasta ese momento nadie había reparado. Sobre ella se había erigido una lápida con la siguiente inscripción: «Richard Sorge (1895-1944). Aquí yace un héroe que dio su vida en la lucha contra la guerra y la paz mundial».

Esta inopinada reivindicación de la figura de Sorge animó a algunos de sus antiguos colaboradores a salir a la luz pública. Dos de ellos, un telegrafista alemán y su mujer rusa, miembros de la llamada Orquesta Roja^[6], fueron recibidos con todos los honores en Berlín Oriental y se les concedieron las medallas de la Bandera y la Estrella Rojas, entre otras condecoraciones.

Por su parte, Sorge fue ampliamente homenajeado in memoriam, llegándose incluso a dedicarle un sello de cuatro *kopeks*, en el que aparecía su rostro con la leyenda «Héroe de la Unión Soviética», un título que le fue concedido en 1964.

Pese a esta apropiación del personaje por el régimen soviético, existen todavía muchas dudas sobre la labor desarrollada por el famoso espía. Aunque lo más probable es que trabajase a las órdenes de Moscú, no se descarta que en algún momento favoreciese los intereses de Japón o, sin ser consciente de ello, incluso de Alemania.

En primer lugar, es muy sorprendente que los servicios secretos germanos no descubriesen el pasado comunista de Sorge en Alemania, puesto que incluso llegó a firmar artículos con su nombre en la prensa del partido. ¿Conocían los alemanes esta circunstancia y la aprovecharon para hacerle llegar informaciones falsas?

Más probable es que los japoneses utilizasen a Sorge en su propio beneficio. La retirada de tropas de Siberia favorecía a los soviéticos, pero aún más a los nipones. Dejando desguarnecida la frontera de Manchuria, sin temor a un ataque ruso, podían destinar esos hombres a la invasión del sur de Asia y el Pacífico, que se produciría dos meses después, el tiempo justo para poder trasladarlos.

Además, es significativo que Sorge fuera detenido inmediatamente después, y no antes, de haber enviado a Moscú la noticia de la *neutralidad* nipona. Todo ello hace sospechar que los japoneses se valieron de Sorge para asegurarse de que no serían atacados en Manchuria.

Son demasiados interrogantes los que penden sobre la vida de este genial espía. No sabemos si en el futuro aparecerán nuevas revelaciones que arrojen luz sobre su figura, pero mucho nos tememos que la vida de Sorge seguirá durante muchos años envuelta en la sombra.

Jane Horney, la audaz pelirroja

La Segunda Guerra Mundial no se dilucidó solamente en los frentes de batalla y en la retaguardia de los países contendientes, pues los que permanecieron neutrales en la vorágine de la contienda también jugaron un papel muy importante. Fueron los encargados de proporcionar materias primas y alimentos a los participantes, sirvieron como puente en las transacciones comerciales y en no pocas ocasiones —como en el caso de Suiza— se dedicaron a custodiar reservas financieras de dudosa procedencia. Además, los países neutrales se convirtieron en centros de espionaje a los que las distintas potencias enviaban a sus mejores agentes en busca de información.

Uno de estos puntos era Estocolmo. La capital sueca era, junto a Lisboa, el lugar en el que los espías tenían más trabajo. El país escandinavo, debido a su cercanía geográfica con Alemania, era el destino que escogían muchos de los evadidos de los campos de prisioneros del Reich.

Una vez llegados a los puertos germanos de la costa báltica, los fugados se ocultaban en los mercantes o barcos pesqueros que zarpaban rumbo a Suecia. Si no eran descubiertos durante las inspecciones que realizaban los soldados alemanes, tanto en el muelle como antes de abandonar las aguas jurisdiccionales alemanas, alcanzaban la tan ansiada libertad al llegar a algún puerto sueco.

Para facilitar el regreso de los evadidos a Gran Bretaña, se dispuso una línea regular que unía Suecia con Escocia. Para ello, los norteamericanos aportaron en marzo de 1942 los aparatos que debían cubrir el recorrido, dos *Lockheed Lodestar*, con capacidad para cincuenta pasajeros.

Si Suecia era importante como lugar de paso para los prisioneros evadidos, no lo era menos como suministradora para la industria de guerra británica. Los suecos fabricaban cojinetes, maquinaria, herramientas o aparatos eléctricos de gran calidad. En 1943, una representación del gobierno de Londres viajó a Estocolmo para negociar la compra de toda la producción

sueca de cojinetes. Con ello se pretendía evitar que los alemanes, cuyas fábricas eran atacadas día y noche por los bombarderos aliados, pudieran adquirir este material para su industria de guerra. La misión tuvo éxito y los ingleses pudieron comprar en exclusiva los cojinetes fabricados en Suecia.

Por su parte, los alemanes lamentaron no haber dispuesto de la información necesaria para impedir este acuerdo, por lo que decidieron aumentar allí su presencia, enviando más agentes.

En este enrarecido ambiente surgió la enigmática figura de Jane Horney, una joven pelirroja muy atractiva que se movía como pez en el agua entre los ambientes diplomáticos de Estocolmo. Aunque tenía la nacionalidad sueca, nadie sabía a ciencia cierta su procedencia. Se aseguraba que había nacido en Inglaterra, pero la realidad es que nadie lo sabía, ni tan siquiera conocían si ése era su verdadero nombre.

Jane no dudaba en aprovechar su belleza para ganarse la confianza de embajadores, cónsules, o incluso miembros del servicio secreto de varios países. Su presencia no pasaba desapercibida y todo el mundo sospechaba que se trataba de una agente, pero nadie tenía la seguridad de saber para qué bando trabajaba. Los británicos estaban convencidos de que era una espía alemana, y lo mismo creían los daneses que se habían refugiado en Suecia huyendo de la invasión alemana.

Esta impresión quedó supuestamente confirmada cuando en Dinamarca se procedió a la detención de varios miembros destacados de la resistencia. Los daneses estaban convencidos de que Jane había proporcionado a los alemanes la información necesaria para llevar a cabo esa operación.

A partir de aquí, la vida de Jane se ve rodeada de incógnitas y misterios, como lo demuestra el hecho de que los propios alemanes creían que ella era una espía británica. Sin embargo, en el verano de 1943, un miembro de los servicios secretos alemanes, Horst Gilbert, mantuvo una relación con Jane. Gilbert estaba encargado precisamente de las labores de contraespionaje en Dinamarca, pero viajaba con frecuencia a Suecia.

Para acabar de confundir a los que pretenden aclarar el misterio que rodea a aquella pelirroja, se ha comprobado que Jane viajó en varias ocasiones a tierras danesas, pero no por las líneas habituales de comunicación, sino ¡mediante las rutas clandestinas organizadas por la resistencia danesa!

¿Para quién trabajaba en realidad? ¿Gilbert le había encargado infiltrarse en la resistencia danesa o, por el contrario, se dedicaba a espiar a los

alemanes?

A principios de 1944, Jane obtuvo un pase especial que le permitía viajar por los países ocupados por los nazis. Recorrió también Alemania y, al regresar a Suecia, informó de todo ello a las autoridades locales. Lo que no sabemos es si sus descripciones reflejaban lo que allí había visto o si los alemanes le habían encomendado trasladar unos informes manipulados con el fin de que llegasen a manos de los Aliados.

En marzo de 1944, Jane comenzó a dejarse ver en la vida nocturna de Estocolmo acompañada de un miembro de la embajada británica encargado de los servicios de inteligencia. Durante varios meses fue pública y notoria su relación, hasta que ésta terminó de forma abrupta. ¿Qué había sucedido?

Jane desapareció durante varias semanas, hasta que fue vista de nuevo, pero en esta ocasión acompañada de diplomáticos alemanes. Agentes daneses en Estocolmo consideraron esta actitud una traición y elaboraron un *dossier* destinado a las autoridades, en el que presuntamente se demostraba que las actividades de Jane estaban perjudicando los intereses de Suecia. Los servicios secretos suecos la detuvieron a mediados de septiembre y la sometieron a interrogatorios durante tres semanas, llegando a la conclusión de que era inocente.

Los suecos aseguraron a los daneses que sus sospechas eran infundadas, pero aún así continuaban creyendo que aquella pelirroja colaboraba con los nazis.

En enero de 1945 se dio otro episodio sin explicación aparente, puesto que dos agentes daneses acompañaron a Jane a la Estación Central de Estocolmo. Desde allí tomaron un tren a Malmoe y se hospedaron en el Gran Hotel de esta ciudad situada en el extremo sur del país escandinavo, a poca distancia de Copenhagen.

Al día siguiente, una mujer pelirroja salía por la puerta del hotel y tomaba un taxi con destino a la estación. Todo ello era observado por la policía sueca, que no había dejado de vigilarla desde que había salido de Estocolmo. Al llegar la joven a la estación de Malmoe fue abordada por la policía. Para su sorpresa, ¡no se trataba de Jane, sino de una doble!

En efecto, la muchacha llevaba puesto el vestido que Jane lucía el día anterior. La policía regresó rápidamente al hotel, pero ya era demasiado tarde. Un empleado les comentó que le había sorprendido el parecido de aquellas dos mujeres, alojadas en habitaciones contiguas, y les dijo que la otra

pelirroja, acompañada de dos hombres, habían dejado el hotel poco después de que la primera mujer saliese a la calle.

Todo había sido una ingeniosa trampa para engañar a la policía sueca. En esos momentos, Jane y los dos daneses se encontraban a bordo de un barco pesquero, rumbo a Dinamarca.

Pero la historia de Jane Horney dio un giro tan inesperado como trágico a bordo de aquel barco. La noche del 19 de enero de 1945, la joven fue asesinada a sangre fría por sus dos compañeros, y su cadáver, arrojado al mar. Una vez consumado el crimen, el pesquero dio media vuelta y regresó al puerto de Malmö.

Un policía sueco permanecía vigilante en los muelles, a la búsqueda de alguna pista que pudiera llevarles al paradero de la joven. La llegada del barco con los dos agentes daneses no pasó desapercibida para el policía, que ordenó su detención. Durante el interrogatorio confesaron el asesinato de la muchacha, aunque lo justificaron asegurando que se trataba de una agente nazi.

Las investigaciones de la policía sueca no fueron más allá, puesto que la red de espionaje alemán prácticamente había dejado de funcionar al estar muy próximo el final de la guerra. El caso del asesinato de Jane Horney se dio por cerrado.

Al llegar la paz, los servicios secretos británicos aseguraron que aquella atractiva pelirroja no había trabajado nunca para los Aliados. Por otra parte, ningún agente alemán pudo confirmar o desmentir que Jane colaborase con ellos.

El enigma continúa en el aire. ¿Se trataba realmente de una espía nazi o era una doble agente? ¿O quizás habría que calificarla simplemente de joven aventurera? De lo que no hay duda es de que la intensa vida de Jane Horney seguirá siendo objeto de todo tipo de especulaciones.



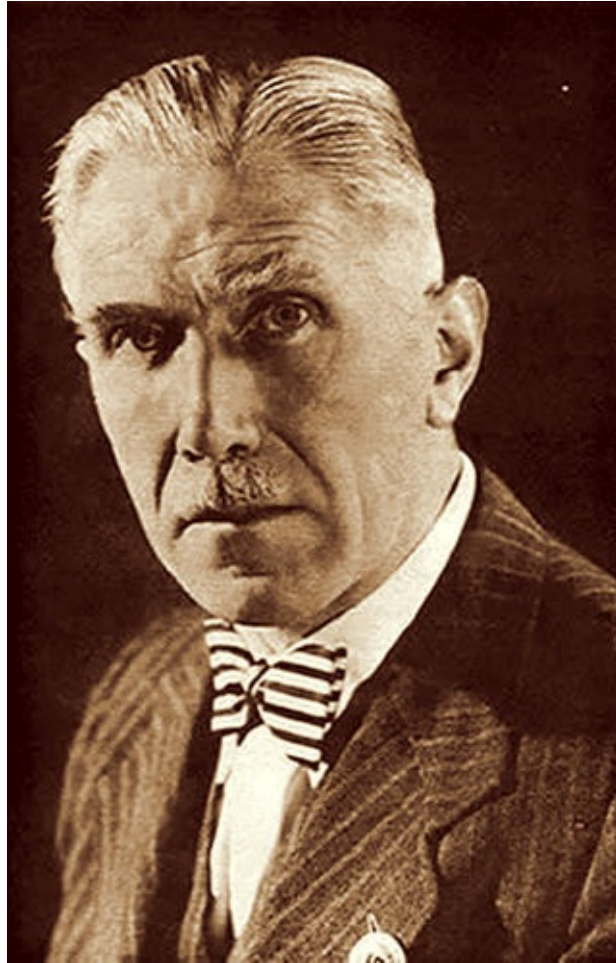
La Gata fue una destacada agente de la Resistencia pero, inexplicablemente, pasó a colaborar con los nazis. En la imagen, tropas germanas desfilando por París.



Mathilde Carré durante el juicio al que fue sometida después de la guerra. Sería condenada a muerte, pero fue perdonada por el presidente de la República.



Como tenía grandes problemas para conciliar el sueño, tomaba potentes somníferos. El aprendiz de espía no tenía ninguna dificultad para entrar a hurtadillas en la habitación y apoderarse durante unos minutos de los papeles que el embajador guardaba en su maletín. Luego los llevaba a una habitación contigua en donde tenía una potente lámpara, colocaba debajo el papel y lo fotografiaba. Ésa era la manera como el improvisado agente secreto trabajaba.



El culto Franz Von Papen, embajador alemán en Turquía, escogió el nombre de Cicerón, el maestro de la elocuencia, para el enigmático Elyesa Bazna.



Gracias a las revelaciones de Richard Sorge, Moscú pudo ser defendida in extremis del ataque alemán gracias a la llegada de las tropas destinadas a guardar la frontera con Japón.



Las fuerzas alemanas se retiran de los alrededores de Moscú. La llegada de tropas de refresco salvó a la capital rusa; la intervención de Sorge había resultado providencial.



Sello de cuatro kopeks dedicado a Richard Sorge, elevado de forma sorprendente a la categoría de Héroe de la Unión Soviética.



La figura de la espía Jane Horney, aquí acompañada de su caballo, sigue envuelta en el misterio. No se sabe aún para quién trabajaba esta atractiva pelirroja.

Capítulo III

Extrañas desapariciones

Un conflicto bélico de la magnitud de la Segunda Guerra Mundial tenía que dejar numerosas historias inconclusas, como así fue. Desaparecieron numerosos barcos y aviones de los que nunca más se volvió a saber nada.

La mayoría de los hechos de este tipo quedaron arrinconados como simples cifras estadísticas, pero hubo unos pocos que siguieron despertando el interés de los investigadores, ya fuera por la especial relevancia de sus protagonistas o por los hechos singulares que rodearon a la desaparición.

En este capítulo veremos algunos de esos episodios que, todavía hoy, siguen sin resolverse, y que periódicamente son objeto de estudios e investigaciones, encaminados a ofrecer una respuesta que, con el paso del tiempo, se contempla como cada vez más incierta.

El Lady Be Good, naufrago en el desierto

En 1959, una avioneta perteneciente a la compañía *British Petroleum* sobrevolaba el desierto libio, a unos 700 kilómetros de Bengasi. El objetivo de la expedición era encontrar algún lugar propicio para efectuar prospecciones. Esa zona, cercana a la frontera egipcia, es conocida con el descriptivo nombre de Gran Mar de Arena. Es uno de los lugares más calurosos del planeta y en los que es prácticamente imposible encontrar cualquier rastro de presencia humana.

Sin embargo, los expertos que viajaban en la avioneta contemplaron desde las ventanillas algo sorprendente. Atónitos, advirtieron la presencia del fuselaje de un gran avión sobre la arena, en buen estado de conservación pese a ofrecer muestras de haber sufrido un aterrizaje forzoso.

Dieron varias vueltas sobre el aparato y comprobaron que se trataba de un B-24 *Liberator* de la Segunda Guerra Mundial. En cuanto regresaron al aeródromo, se pusieron en contacto con la base que la United States Air Force (USAF) tenía en la propia Libia, llamada Wheelus Field, y les comunicaron el insólito hallazgo.

Los norteamericanos se quedaron de piedra. ¿Es posible que hubieran encontrado el mítico *Lady Be Good*? Retrocedamos en el tiempo, al 4 de abril de 1943, cuando veinticinco *Liberator* partieron del aeródromo libio de Solukh, en dirección a Italia. En esos momentos, casi todo el norte de África se encontraba ya en poder de los Aliados. El antes temible *Afrika Korps* del mariscal Erwin Rommel se encontraba resistiendo en sus posiciones de Túnez. Pese a que el Zorro del Desierto aún provocaba algún que otro contratiempo a las fuerzas combinadas anglo-norteamericanas, el final de la presencia del Eje en África estaba cercano.

El siguiente objetivo iba a ser Italia. Los planes aliados pasaban por conquistar Sicilia y después poner pie en la península Italiana, para avanzar hacia el corazón de Europa. Pero antes era preciso cortar las líneas de comunicación y aprovisionamiento del sur de Italia. Por lo tanto, se decidió bombardear el puerto de Nápoles.

La misión la llevaría a cabo el 376.º Grupo de Bombardeo Pesado, con base en Solukh. Cuatro días antes, una tripulación novata, con el teniente primero William Hatton al frente, había sido asignada al escuadrón 514. Aquel 4 de abril iban a recibir su bautismo de fuego, a bordo de un B-24 al que bautizaron como *Lady Be Good*, inspirándose en el título de una canción de moda.

Despegaron de Solukh a la una y media del mediodía. Estaba previsto que llegaran a Nápoles al atardecer y que regresaran a Libia alrededor de la medianoche. Hatton y sus hombres no tenían que preocuparse de encontrar el objetivo, puesto que debían limitarse a seguir a los dos aviones que, tripulados por navegantes expertos, les marcarían el camino a Nápoles.

Cuando los veinticinco *Liberator* se encontraban ya atravesando el Mediterráneo, comenzaron a surgir problemas. Durante el día había soplado el viento del desierto, el *ghibli*, arrastrando gran cantidad de arena. Pese a que los mecánicos habían cubierto los motores con lonas, la fina arena había penetrado en ellos y ahora, a mitad del trayecto, varios B-24 sufrían las consecuencias. Uno a uno, fueron optando por regresar a la base. Finalmente,

nueve de los veinticinco aviones se vieron obligados a volver, entre ellos los dos que debían marcar el rumbo.

Los aviones restantes continuaron hacia Nápoles, pero perdieron de vista al *Lady Be Good*. Nadie más volvió a ver el aparato. Se cruzaron varias comunicaciones por radio; la última de ellas sería por la noche, al regreso de la misión, cuando el *Liberator* se encontraba en las proximidades de Bengasi, pero el aparato no regresó a Solukh. ¿Qué había sucedido?

Nadie sabía dar una respuesta. El avión no había comunicado que hubiera resultado dañado durante la operación y no presentaba ningún problema mecánico. Sin embargo, se había esfumado.

Durante dieciséis años, el paradero del *Liberator* desaparecido fue un completo misterio, pero tras el hallazgo protagonizado por la avioneta de la compañía petrolífera, estaba a punto de dejar de serlo. Nada más conocer la noticia, la USAF envió un avión de transporte C-47 con la misión de aterrizar al lado del aparato.

Al llegar a aquel remoto e inhóspito lugar, el C-47 tomó tierra y sus tripulantes se dirigieron en silencio hacia el bombardero. Desde la distancia ya pudieron ver que se trataba del avión desaparecido, al distinguirse claramente el número 64, que era el que identificaba al *Lady Be Good*. Al acercarse más, pudieron ver ese nombre pintado en el morro del aparato.

Su primera sorpresa fue comprobar el perfecto estado en el que se encontraba el fuselaje. Al estar en una zona tan seca y tan lejana del mar, la corrosión no había aparecido y el aparato ofrecía la sensación de que acababa de posarse sobre la arena.

El avión descansaba sobre la panza. Tenía el ala derecha ligeramente elevada y la izquierda llegaba a tocar la superficie de la arena. La cola se había partido y el fragmento separado se encontraba a varios metros de distancia.

Alrededor del aparato podían verse botellas de oxígeno, botiquines, munición y diverso material de vuelo. Acabada la inspección ocular del exterior del avión, nadie se decidía a penetrar en el interior, quizás por temor a encontrar los restos de la tripulación.

Finalmente, entraron en el aparato, pero no había ningún cadáver. Todo estaba tal y como había quedado tres lustros atrás. Incluso había un termo cerrado. Al abrirlo lo encontraron todavía lleno de café y un miembro de la

expedición se atrevió a probarlo, comprobando que todavía mantenía intacto su estimulante sabor.

Un técnico se encargó de hacer las primeras averiguaciones para descubrir el motivo del aterrizaje. La hipótesis más probable, la falta de combustible, se demostró de inmediato como cierta. En efecto, los depósitos se encontraban prácticamente vacíos. Tres de los cuatro motores habían dejado de funcionar en vuelo por este motivo.

Al no haber restos de los tripulantes ni de los paracaídas, estaba claro que habían decidido abandonar el aparato cuando vieron que iba a estrellarse. En el último instante se había puesto en marcha el piloto automático para mantener el aparato estable mientras saltaban.

Aunque el bombardero había sido encontrado, aún quedaban muchas preguntas en el aire. La principal incógnita era saber qué había ocurrido con la tripulación. ¿Sobrevivieron al salto en paracaídas? Si habían llegado a tierra, ¿caminaron en busca de algún lugar habitado?

Estas preguntas tendrían su respuesta al año siguiente. En febrero de 1960, otro equipo de prospección encontró por casualidad los restos humanos de la tripulación. Se hallaban a 130 kilómetros del lugar en donde estaba el *Lady Be Good*. De los nueve tripulantes, cinco de ellos estaban allí. No había rastro de alimentos o botellas de agua, por lo que había que pensar que habían saltado apresuradamente, sin tiempo de llevar víveres consigo.

En el mono de aviador que había pertenecido al copiloto Robert Toner se encontró el elemento que proporcionaría todas las respuestas. Se trataba de su diario, en el que estaba anotado lo que ocurrió aquel 4 de abril y los días siguientes.

Según Toner, cuando los dos aviones guía regresaron a Libia, el *Lady Be Good* decidió continuar su camino hacia Nápoles confiando en sus propios instrumentos de navegación. Un fuerte viento les desvió hacia el este, separándolos del grupo, por lo que tuvieron que corregir el rumbo virando hacia el oeste.

Al hacerse de noche perdieron las referencias terrestres. Aún así, observaron varios incendios y creyeron que se trataba del puerto de Nápoles, aunque no estaban seguros de ello, y además habían consumido ya demasiado combustible, por lo que decidieron regresar. Establecieron comunicación con una base de Malta, que les marcó el rumbo a Solukh.

Dos horas y media más tarde, a medianoche, el teniente Hatton calculó que estaban aproximándose a su base. Pidieron a la estación de radio de Bengasi una posición y se les comunicó que llevaban el rumbo correcto.

Entonces se produjo un error fatal. Al no ver ninguna luz en tierra, Hatton creía que aún estaban sobrevolando el mar, pero en realidad ya estaban adentrándose en Libia. Perdieron el contacto por radio, por lo que decidieron continuar con ese rumbo correcto, confiados en que les llevaría a Solukh. Convencidos de que aún estaban sobre el mar, no prestaron atención a las señales luminosas procedentes de la base.

En efecto, desde Solukh, a donde ya habían llegado los otros veinticuatro aviones, se estaban disparando bengalas al aire para que sirviesen de orientación al *Lady Be Good* cuando pasara por la zona. Es posible que el piloto tuviera la vista fija en el horizonte, esperando encontrar tierra en cualquier momento, y no se diese cuenta de que sus compatriotas estaban lanzando los cohetes de señales, o quizás no pasaron lo suficientemente cerca como para poder verlas.

Al adentrarse en el desierto, obviamente, la presencia de alguna luz que denotase que estaban volando sobre el continente era cada vez más improbable, por lo que el *Liberator* estaba firmando su propia sentencia de muerte. La explicación más probable de ese error es que el viento de cola que acompañó al avión en su viaje de regreso no fue tenido en cuenta a la hora de calcular el trayecto realizado. El hecho de que se tratase de una tripulación inexperta pudo haber sido determinante.

Otro aspecto decisivo para que se produjese la tragedia fue el deficiente funcionamiento de los sistemas de navegación. Desde la base se enviaba una señal de radio que era seguida por el avión; cuando se desviaba de la ruta, la señal se perdía, lo que ayudaba a mantener la línea recta.

Aunque resulte sorprendente, en 1943 estos elementos de guiado eran todavía bastante primitivos, puesto que no se advertía ninguna diferencia entre seguirla antes o después del punto de emisión. La conclusión es que desde Bengasi creían que el *Lady Be Good* se estaba acercando desde el norte, ¡cuando en realidad se estaba alejando hacia el sur!

Al final, los tripulantes del *Liberator* sí que se dieron cuenta de la grave equivocación cometida. Pero ya era demasiado tarde para rectificar. Los depósitos de combustible estaban casi vacíos. La única opción era saltar en paracaídas antes de que el aparato se estrellase y confiar en ser rescatados.

Al día siguiente, desde Solukh se enviaron varios aviones a sobrevolar la ruta seguida por el avión en busca de los supervivientes, pero no se encontró nada. El desierto libio se había tragado al *Lady Be Good* y a sus nueve tripulantes.

¿Qué había sucedido una vez que habían llegado a tierra? El diario de Toner reflejaba toda la angustia a la que se debieron enfrentar. Al ver que los equipos de rescate no aparecían, tres de ellos decidieron ir en busca de ayuda. El diario terminaba el 12 de abril, es decir, después de soportar ocho interminables y calurosos días, con sus gélidas noches, en el desierto.

La última frase reflejaba la esperanza de unos hombres que, hasta el último momento, creyeron que podrían ser rescatados: «Aún no ha llegado la ayuda. La noche ha sido muy fría».

La mayor parte del misterio había quedado resuelta, pero todavía quedaba por saber qué había ocurrido con los otros cuatro tripulantes. El Ejército norteamericano organizó una expedición destinada a encontrarlos.

Pese a sus esfuerzos, volvió a ser la casualidad la que se encargaría de resolver esos enigmas. Otro grupo de prospección petrolífera encontró por azar un cráneo sobre la arena. Los objetos que había alrededor demostraron que se trataba de los restos de uno de los que se habían aventurado a atravesar el desierto. Había caminado cerca de ¡doscientos kilómetros!

Los expertos del Ejército norteamericano exploraron la zona y encontraron cinco días más tarde los restos óseos de otro de los tres tripulantes que abandonaron el grupo principal.

Finalmente, otro equipo perteneciente a una compañía petrolífera halló en agosto de 1960 los huesos de uno de los dos tripulantes que faltaban. Su mono de aviador estaba aún unido al paracaídas. El estudio del cordaje indicaba que no había llegado a abrirse, por lo que, seguramente, había muerto al estrellarse contra el suelo. Paradójicamente, teniendo en cuenta el infierno que sufrieron sus compañeros durante la semana que estuvieron en el desierto sin comida ni agua, podía considerarse que había sido el más afortunado de los nueve.

¿Ya se habían resuelto todos los misterios? No. Quedaba por localizar el tercer aviador que había decidido ir en busca de ayuda. Pese a que todo ese sector del desierto fue explorado durante meses, la misión norteamericana se vio obligada a suspender la búsqueda.

Los restos del noveno aviador permanecen aún en el desierto libio. Quizás algún día sea encontrado, pero mientras tanto seguirá allí, en el Gran Mar de Arena, guardando para siempre la leyenda del *Lady Be Good*.

Glenn Miller, la desaparición de un mito

Uno de los enigmas de la Segunda Guerra Mundial que más estimula la imaginación de los investigadores es la desaparición del célebre músico norteamericano Glenn Miller, mientras su avión atravesaba, supuestamente, el Canal de la Mancha. Aunque al principio se habló de un accidente causado por el mal tiempo, la existencia de muchos puntos oscuros ha llevado a sospechar que la versión oficial de los hechos no se ajusta a la realidad.

Glenn Miller nació en Clarinda, un pequeño pueblo del estado de Iowa, el 1 de marzo de 1904. Se crió en una familia campesina, que vivió luego en Oklahoma y Nebraska. Este origen humilde le llevó a convertirse en un ejemplo del «sueño americano», al triunfar posteriormente en las grandes ciudades de todo el país.

Destacó muy pronto como un virtuoso del trombón y a los 33 años ya era el director de su propia orquesta, con la que consiguió un sonido inconfundible, a medio camino entre el *jazz* y la música ligera.

Grabó sus primeros discos en abril de 1939, pero su mayor éxito llegaría en mayo, cuando publicó el conocidísimo tema *In the Mood (En forma)*, que le catapultaría a la fama.

En 1940 sus ingresos eran ya cercanos al millón de dólares anuales y en 1941 él y su orquesta hicieron su primera aparición en el cine, en la película *Sun Valley Serenade*. Del tema de la película, *Chattanooga Choo Choo*, escrito e interpretado por el propio Miller, se vendería más de un millón de discos. Las melodías de este genial artista se convirtieron en todo un símbolo de la cara más joven y desenfadada de Norteamérica.

En octubre de 1942, diez meses después de que Estados Unidos entrase en la Segunda Guerra Mundial, Miller se alistó como músico en el Ejército, obteniendo el rango de capitán y ascendiendo luego al de mayor.

En junio de 1944, mientras las tropas aliadas asaltaban las playas de Normandía, se aprobó la propuesta de que Miller llevase a cabo una gira por

Inglaterra para tocar ante las tropas norteamericanas estacionadas en aquel país. A estas multitudinarias actuaciones también acudirían las tropas locales, atraídas por el nombre de Miller. En los siguientes cinco meses y medio, la banda celebró 71 conciertos.

Un general estadounidense destacó la importancia que tenían para los soldados las actuaciones de la orquesta de Glenn Miller; asegurando que subían la moral de las tropas «casi como si recibieran carta de casa».

Pero su intensa y exitosa vida se truncó a los cuarenta años. El 15 de diciembre de 1944 fue el fatídico día en el que se perdió su pista para siempre.

Dos días antes de aquella fecha maldita, Miller se encontraba en Londres, tocando con su banda. Era su última actuación en suelo británico antes de partir hacia el continente, para amenizar la estancia de los soldados norteamericanos en las bases y los hospitales franceses.

El músico decidió viajar a París para preparar una emisión de radio especial para el día de Navidad, aunque ese tipo de gestiones solía quedar en manos del *manager* de la banda. No obstante, Miller decidió encargarse personalmente del asunto.

El 15 de diciembre amaneció con mal tiempo, lo que hacía arriesgada la travesía aérea del Canal de la Mancha, pero eso no arredró a Miller, que estaba decidido a viajar a París. A pesar de las advertencias sobre la climatología adversa, Miller logró convencer a un oficial con el que le unía una gran amistad, el teniente coronel Norman Baessell, para poder partir en un vuelo privado.

El músico despegó a bordo de un avión monomotor *Noorduyn Norseman* D-64, desde el aeródromo de Twinwoods, en Bedfordshire. En el pequeño avión viajaba, además de Miller, el piloto y otro oficial norteamericano.

A partir de aquí, nada se vuelve a saber del artista. Se supone que el *Norseman* partió con rumbo al aeródromo francés de Villecoubly, pero la realidad es que ese vuelo no aparece en ningún registro. ¿Realmente subió Glenn Miller a ese avión?

El aparato desapareció en el Canal y las explicaciones sobre el supuesto accidente no son concluyentes. Cabría la posibilidad de que, debido a las bajas temperaturas, las alas acumulasen hielo, lo que acabaría por hacerle caer al agua. Pero en este caso, según los expertos, dentro del agua las alas se

habrían acabado desprendiéndose del fuselaje del avión, saliendo a la superficie en un plazo de unas 18 horas, lo que no ocurrió.

Al no haberse encontrado ni rastro del avión en el que supuestamente viajaba Miller, el destino final del artista ha sido objeto de innumerables versiones a lo largo de las décadas siguientes, a cual más descabellada.

Una de las explicaciones más sorprendentes proviene de un empresario inglés que combatió en la RAF durante la guerra, John Edwards. Este antiguo piloto decía ser el mayor admirador del músico, por lo que empleó la cantidad de 10.000 libras para investigar las causas que provocaron la muerte de su ídolo.

Según Edwards, Miller no estaba a bordo del *Norseman* que se estrelló sobre el Canal de la Mancha. El empresario decía tener pruebas de que el músico fue asesinado en París tres días después de la desaparición del aparato. Edwards estaba convencido de que Miller, que gustaba de frecuentar ambientes frívolos, había sido asesinado en el barrio de Pigalle, que entonces era el lugar en el que se concentraban muchos de los prostíbulos de la ciudad.

Al parecer, las autoridades militares no podían permitir que el mito de Glenn Miller se derrumbase al descubrirse que había fallecido en circunstancias tan sórdidas, por lo que se elaboró la versión del accidente aéreo.

Para demostrarlo, Edwards aseguraba contar con el testimonio de un hombre que decía haber visto con sus propios ojos a Miller tras aterrizar el *Norseman* en el campo de aviación de Borringdon, en Hertfordshire. Una vez allí, el músico cambió de avión, subiendo a un *Dakota* y despegando de nuevo. Edwards afirma que el *Dakota* llegó a París sin novedad.

El empresario británico insistía en su teoría del encubrimiento oficial basándose en que las autoridades nunca realizaron una investigación exhaustiva de las causas del supuesto accidente. Edwards afirmó que había encontrado muchas dificultades para resolver las incógnitas del suceso. Por ejemplo, se le dijo que todos los registros oficiales del accidente habían sido destruidos en un incendio. Tampoco los datos sobre las dos personas que acompañaban a Miller en su último viaje están claros. Curiosamente, según Edwards, incluso los datos meteorológicos de ese día en la zona del Canal de la Mancha permanecen oficialmente como «desconocidos».

De todos modos, y siempre según Edwards, la prueba aparentemente definitiva de que Miller falleció en París, y no sobrevolando el Canal es el

testimonio de un teniente coronel de las Fuerzas Aéreas norteamericanas, que aseguró que el jefe de seguridad de las tropas estadounidenses en la capital gala le había informado de que Miller había sido asesinado en la ciudad. Según Edwards, un médico militar norteamericano se encargó de firmar su certificado de defunción.

Pero existen muchas otras versiones. No faltan testigos poco acreditados que aseguran conocer las circunstancias exactas de su muerte, afirmando o bien que fue apuñalado o que alguien le partió el cráneo en una disputa, o que incluso murió a consecuencia de los disparos de algún policía militar norteamericano. En muchos de estos casos, se asegura que el motivo de la supuesta pelea eran las relaciones que tenía Miller con el mercado negro y que le llevarían a sufrir algún tipo de ajuste de cuentas.

También hay quien cree que el músico era en realidad un contrabandista o un agente nazi, por lo que huyó rumbo a Alemania, o que, por el contrario, fue capturado por los alemanes para ser torturado, quedando horriblemente desfigurado...

Según su hermano, Herb, en unas declaraciones realizadas en 1983, Glenn sí que despegó en el avión, pero el piloto regresó a la media hora, al encontrarse el músico muy enfermo. Miller moriría en un hospital al día siguiente, aquejado de una enfermedad pulmonar, causada por su desmedida afición al tabaco.

Sin embargo, siguiendo la versión del hermano, él mismo decidió mantener ocultas las circunstancias de su muerte porque Glenn siempre había deseado morir de manera heroica. Por lo tanto, prefirió que el mundo creyera que su avión había desaparecido atravesando el Canal de la Mancha, en lugar de que la opinión pública supiera que había fallecido en la cama de un hospital.

Herb pretendía probar su versión con una carta enviada en el verano de 1944 por el músico: «Estoy totalmente extenuado, aunque procuro comer bien. Tengo problemas para respirar. Creo que estoy muy enfermo».

George Voutsas, director de sus programas en la radio militar, recordó una discusión nocturna acerca de proyectos para después de la guerra. «No sé por qué pierdo el tiempo haciendo planes», aseguró Miller a George. «¿Sabes?, tengo el terrible presentimiento de que ustedes se irán a casa sin mí», le confesó el músico.

De todos modos, en 1984, un veterano aviador de la RAF, Fred Shaw,

planteó una hipótesis que, en este caso, sí podría convertirse en la clave para descubrir la verdad.

Según su versión, el día en el que el aparato de Miller cruzó el Canal, él regresaba de una misión aérea sobre la ciudad alemana de Siegen a bordo de un bombardero *Lancaster*, en el que él desempeñaba la tarea de navegante.

En los casos en los que, por el motivo que fuera, no se podían arrojar las bombas sobre el objetivo previsto, los aviones aliados debían deshacerse de los explosivos arrojándolos en una zona marítima previamente delimitada, para evitar así que estallase la carga de bombas no utilizada, en caso de un aterrizaje forzoso.

El 15 de diciembre de 1944, en efecto, Shaw estaba a bordo del *Lancaster*, que regresaba de la incursión abortada contra Siegen, cuando cerca de la costa inglesa el bombardero soltó su carga, incluyendo una bomba de dos toneladas que era conocida como «*cookie*» («galletita»), que explotó a varios metros sobre el mar.

Cuando Shaw se asomó para ver la explosión, divisó un *Norseman* volando más abajo. Un momento después, el artillero de babor le dijo por el intercomunicador: «¿Viste caer ese avión?». La confusión originada por el estallido del artefacto les hizo dudar de si en realidad el aparato había caído al mar, tal como les había parecido contemplar, o si había seguido su camino.

Una vez en tierra, el incidente fue comentado por la tripulación de los aviones que participaron en la operación, aunque, extrañamente, no quedó constancia en ningún informe oficial. Como nadie les requirió para iniciar ningún tipo de indagación sobre la suerte corrida por el pequeño aeroplano, el suceso fue olvidado por sus protagonistas.

Pero unos años más tarde, gracias a una película sobre la vida del músico en la que se relataba su accidente sobre el Canal, Shaw recordó el incidente del *Norseman*. Shaw llegó a la conclusión de que las ondas de choque de la potente explosión de la «*cookie*» pudieron haber derribado al pequeño avión.

La versión del navegante llevó a una investigación del Departamento de Historia Aérea del Ministerio de Defensa británico. Hasta entonces, la RAF consideraba la desaparición de Miller como un asunto que sólo concernía a Estados Unidos, pero se hizo cargo del caso al tener en cuenta que el *Norseman* despegó desde un aeródromo británico.

La investigación llegó a la conclusión de que el *Norseman* pudo cruzarse

con los bombarderos que regresaban de Alemania, puesto que la ruta que presumiblemente debía seguir el *Norseman* pasaba muy cerca de la zona delimitada para descargar las bombas. El mal tiempo pudo llevar a que, o bien los bombarderos las arrojasen fuera del área, o bien el avión en el que viajaba Miller invadiese la zona.

Esta sólida versión puede ayudar a entender la permanencia en el tiempo del misterio en torno a la muerte del músico. Cabe la posibilidad de que las autoridades militares tuvieran conocimiento del derribo del aparato por culpa de las propias bombas aliadas, por lo que se prefirió ocultar la historia para no socavar la moral de las tropas. Si hubiera trascendido que un ídolo como Miller había desaparecido a consecuencia del *fuego amigo*, no hay duda de que hubiera podido extenderse una crisis de confianza entre las fuerzas aliadas.

No obstante, lo que es más difícil de entender es, en el caso de que así fuera, que el paso de los años no haya logrado levantar las barreras para que se haga pública la verdad.

La biografía de Glenn Miller se verá siempre marcada por las extrañas circunstancias de su muerte, aunque estas incógnitas no deben empañar la extraordinaria importancia que su figura tuvo para la música norteamericana, trascendiendo el ámbito del mundo artístico para convertirse en todo un símbolo del *american way of life*. Como colofón, nada mejor que dejar constancia de las palabras de su viuda. Aunque trascurrieron más de diez años desde el fatal accidente, ella nunca quiso realizar ningún tipo de declaración, pero finalmente rompió su silencio en 1954.

Sobre su marido afirmó que «era sencillo, pero también profundo, serio y muy honesto». Su viuda lo definió como «un hombre chapado a la antigua, que siempre iba muy elegante, aunque siempre conservó su carácter de muchacho de campo». «Sin duda, era un buen tipo», concluyó.

Si en el futuro no aparecen las pruebas definitivas que resuelvan de una vez por todas las dudas que existen sobre el final del músico, su leyenda seguirá despertando la imaginación y las especulaciones de todos los investigadores.

Sesenta años después, las mismas preguntas siguen en el aire: ¿Cómo murió Glenn Miller? ¿Qué ocurrió realmente?

Las aguas del Canal de la Mancha, o quizás algún oscuro callejón de París, guardarán celosamente el secreto para siempre...

El último vuelo de Saint-Exupéry

Otra desaparición, ocurrida durante la contienda, que afectó también al ámbito del arte y la cultura fue la del escritor francés Antoine de Saint-Exupéry. Y, al igual que en el caso de Glenn Miller, hubo también un avión en el centro del enigma, aunque en este caso su misterioso recorrido no fue en el Canal de la Mancha, sino en las aguas del Mediterráneo francés.

Saint-Exupéry constituye uno de esos casos singulares en los que el personaje de ficción por él creado supera en popularidad al propio autor. Aunque cabe la posibilidad de que alguien no conozca a este literato, es difícil encontrar alguna persona que no haya oído hablar de *El principito*, su obra más famosa.

Este libro, escrito en 1943 y traducido a 118 idiomas, es uno de los más vendidos de todos los tiempos, con ocho millones de ejemplares, tan sólo superado por la Biblia y *El Capital*, de Karl Marx.

Pero Saint-Exupéry, nacido en Lyon en 1900, no alcanzó la fama tan sólo por haber escrito *El principito*. Antes ya había publicado otros libros de gran mérito literario, como *Correo del sur* (1929) o *Vuelo nocturno* (1931). Como queda reflejado en esos títulos, su otra pasión, además de escribir, era la aviación.

Trabajó como piloto comercial para las empresas Latecoere y Aeropostales, y completó varios *raids* importantes, como el París-Saigón o el Nueva York-Tierra del Fuego. Sus proezas le valieron el reconocimiento del gobierno francés, que le condecoró en 1930.

En 1939 ingresó en la aviación militar francesa, en donde nunca dudó en ofrecerse como voluntario para llevar a cabo las misiones más arriesgadas. Su valor y coraje le llevaron a conseguir una buena colección de condecoraciones, tan sólo comparable a su colección de heridas de guerra...

Tras la invasión de Francia por las tropas de Hitler, Saint-Exupéry se exilió a Nueva York, en donde encontraría la inspiración que le llevaría a escribir *El principito*, además de una novela basada en sus experiencias personales, *Piloto de Guerra* (1942).

Aunque pueda dar la sensación de que Saint-Exupéry era el prototipo de héroe de guerra, ejemplo a seguir para los sectores más belicistas, en realidad el escritor no tenía precisamente un concepto demasiado heroico sobre la naturaleza de los conflictos bélicos. Una de sus sentencias, en la que

aseguraba que «la guerra no es una aventura, es una enfermedad como el tifus», le supuso recibir agrias críticas por parte de los seguidores del general Charles De Gaulle.

Saint-Exupéry se cansó de la vida sedentaria que llevaba en Nueva York y sintió de nuevo la llamada de la aventura. Pese a su edad —era considerado «demasiado mayor» para pilotar—, gracias a su insistencia logró alistarse de nuevo, poniendo su experiencia al servicio de los Aliados.

En el verano de 1944 los alemanes se encontraban ya en retirada en todos los frentes. La *Wehrmacht* se mostraba incapaz de contener la ofensiva de los rusos en el este, mientras cedía la resistencia germana en Italia. Las fuerzas aliadas desembarcaban en Normandía, dando comienzo así a la ansiada liberación de Francia. Para obligar a los alemanes a dividir sus fuerzas en territorio galo, los Aliados decidieron lanzar un nuevo desembarco en la costa sur de Francia, en la región de Provenza.

Como paso previo a esta operación anfibia, era necesario levantar un mapa de las defensas germanas. Fue en este punto cuando requirieron los servicios de Saint-Exupéry. Los Aliados pensaron que él era la persona más adecuada para la misión. No era previsible que sufriera ningún ataque de la débil aviación alemana, concentrada en el norte del país, por lo que podía concentrarse en su cometido, consistente en localizar y fotografiar los posibles focos de resistencia.

Saint-Exupéry realizó varias misiones de reconocimiento por la zona, pero la que emprendió el 31 de julio de 1944 acabaría siendo la última. Esa mañana, el escritor despegó del aeródromo de Bastia, en Córcega, pilotando un avión de combate *Lightning* P-38. Su vuelo fue seguido sin novedad por los radares del cuartel general norteamericano, hasta que a las 13.00 horas desapareció de las pantallas.

¿Qué había sucedido? Aunque en esos momentos los técnicos del radar no eran conscientes de ello, en ese momento daba comienzo una de las incógnitas que más ha atraído a los amantes de los misterios.

¿Había sufrido una avería mecánica? ¿Había sido derribado por un avión alemán? Durante décadas se han barajado estas y otras muchas posibilidades. Incluso, se ha hablado de que el escritor fingió su muerte para, desengañado por el rumbo que había tomado la humanidad, irse a vivir a un lugar desconocido.

Tampoco falta quien asegura que Saint-Exupéry decidió quitarse la vida,

estrellándose con su avión en el mar. A favor de esta dolorosa hipótesis juega el hecho de que antes de participar en esa última misión dejase escrita una nota, en la que decía:

Si me derriban no extrañaré nada.

El hormiguero del futuro me asusta

y odio su virtud robótica.

Yo nací para jardinero.

Me despido.

Antoine de Saint-Exupéry.

¿Se trata simplemente de un poema? Para muchos, esas tristes líneas constituyen una clara nota de suicidio, un epitafio a su paso por el mundo. La frase final demostraría que el escritor era consciente de que ése era su último viaje.

No sabemos si cuando escribió esas palabras Saint-Exupéry había decidido quitarse la vida, pero si lo que pretendía el escritor era mantener ocupados durante décadas a los investigadores, la verdad es que lo consiguió.

Desde aquel día, todas las misiones destinadas a localizar los restos del avión han fracasado. En 1992, el Instituto Francés de Investigaciones para la Explotación del Mar exploró todo el litoral de Niza con varios submarinos, en una expedición financiada por una asociación internacional de admiradores del escritor.

El dato que había motivado esta compleja operación había sido el testimonio de un habitante de la localidad de Biot, cercana a Niza, que recordó que el día de la desaparición del escritor, tal como atestiguaba la anotación que había reflejado en su diario personal, vio estrellarse un avión en el mar a la una del mediodía, justo a la hora en la que el *Lightning* P-38 desapareció.

En total se *peinaron* más de cien kilómetros cuadrados de fondo marino, empleando radares y sondas acústicas, pero no se encontró nada. Tras varios meses de trabajo infructuoso, la expedición tuvo que reconocer su fracaso.

El final del escritor continuó rodeado del más impenetrable misterio hasta que en 1998 un pescador encontró en su red, envuelta en un tejido del utilizado para los uniformes de aviador, una pulsera de oro. La joya llevaba grabado el nombre de «*Antoine de Saint-Exupéry*» y el de «*Consuelo*», su

mujer argentina, con la que, por cierto, vivió una atormentada relación, plagada de peleas e infidelidades por ambas partes.

El brazalete mostraba también la inscripción «*Reynal and Hitchcock Inc. 386 4th ave. NY City USA*». Esa dirección correspondía a la sede en Nueva York de los editores norteamericanos que publicaban su obra.

La aparición de esa pertenencia personal del célebre autor animó a los cazadores de tesoros a rastrear la zona. Uno de ellos, el francés Henri-Germain Delauze, exploró el área palmo a palmo, pero para su desilusión y la de tantos admiradores del escritor no logró hallar el avión en el que presumiblemente se estrelló, ni ningún otro objeto que pudiera aportar alguna pista.

A la vez que los submarinistas inspeccionaban el fondo del mar, surgió un debate en el que las posiciones estaban muy enfrentadas. Mientras que los partidarios de esclarecer el enigma de su muerte, la mayoría de los admiradores del autor, seguían con pasión los posibles hallazgos, su familia contemplaba esta búsqueda con preocupación.

Aunque no hay que descartar los factores de índole personal por los que los familiares no deseaban ver convertido en un espectáculo el hallazgo de los restos mortales de Saint-Exupéry, a nadie se le escapó que la mayor insistencia en impedir las investigaciones procedía precisamente de los herederos.

Para los más críticos con su familia, con esa oposición se pretendía continuar alimentando el misterio sobre la muerte del autor y evitar así que una resolución del enigma restase atractivo al mito dejado por Saint-Exupéry.

De hecho, la falta de colaboración de la familia llegó al extremo de negarse a participar en el reconocimiento de los restos humanos que periódicamente el Mediterráneo arrojaba a la costa sur de Francia.

Pero en abril de 2004, casi sesenta años después de su desaparición, el Departamento de Investigaciones Arqueológicas Submarinas (DRASSM) comunicaba de forma oficial que se había encontrado una pieza del avión tripulado por Saint-Exupéry. La localización había tenido lugar al este de la isla de Riou, frente a las costas de Marsella, cerca del área en la que el pescador había hallado el brazalete.

La pieza del *Lightning* P-38 había sido detectada por un prestigioso submarinista profesional, Luc Vandell, en mayo de 2000. Sin embargo, los

expertos tuvieron que batallar contra todos los impedimentos legales interpuestos por los herederos, hasta que en octubre de 2003 la justicia gala otorgó la autorización para rescatar los restos del aparato. Se llegó al compromiso de que la búsqueda se limitaría al avión, pero no a los restos mortales.

Una vez extraída la pieza del fondo del mar, sofisticadas técnicas de limpieza permitieron descubrir una inscripción de cuatro cifras, 2734. Este número correspondía a la matrícula militar del avión pilotado por Saint-Exupéry, según constaba en los archivos de la Fuerza Aérea norteamericana.

Finalmente, seis meses después, el DRASSM autenticó la placa encontrada por Luc Vandell y declaró que, efectivamente, pertenecía al avión de Saint-Exupéry. Según el conservador jefe de patrimonio de ese organismo, Patrick Granjean, «no había ya ninguna duda de que el avión cayó en la zona de Riou».

No obstante, Granjean no se mostró optimista sobre la resolución definitiva del misterio que, al parecer, acompañará para siempre a la desaparición del escritor. «No se sabe por qué ocurrió y probablemente no lo sabremos jamás», aseguró el experto francés, por lo que lo más seguro es que las próximas generaciones sigan aventurando nuevas hipótesis sobre la misteriosa desaparición del hombre de cuya fértil imaginación surgió el inolvidable *Principito*.

Wallenberg, el «héroe sin armas ni tumba»

No hay duda de que una de las desapariciones más sentidas de la Segunda Guerra Mundial fue la del diplomático sueco Raoul Wallenberg, especialmente para aquellos que más sufrieron en sus carnes la furia asesina nazi. La comunidad judía internacional reconoce y admira el valor que demostró en la defensa de la vida humana, para lo que no dudó en jugarse la vida en todo momento para salvar a los inocentes que iban a ser enviados a las cámaras de gas, simplemente por el hecho de ser judíos.

Miles de ciudadanos húngaros de origen hebreo se salvarían gracias a su decidida intervención, pero, una vez finalizada la guerra, les sería imposible poder agradecérselo personalmente. El motivo era que su rastro se había esfumado tras la entrada de las tropas soviéticas en Budapest.

Nadie sabe a ciencia cierta qué ocurrió con él. No fue posible homenajearle por su heroicidad, al enfrentarse a los nazis para lograr que todos aquellos perseguidos pudieran escapar de las garras de las SS. Paradójicamente, la llegada de los Aliados conllevaría la desaparición de aquel hombre que sería conocido como el «ángel salvador» o —en una definición tan poética como exacta— el héroe «sin armas ni tumba».

Durante diez años, los investigadores nadaron en un mar de testimonios brumosos y documentos incompletos para intentar averiguar el paradero del diplomático, del que se esperaba que se encontrase con vida.

Sin embargo, los obstáculos que una y otra vez se encontraban en la rígida burocracia soviética para obtener informaciones relativas al caso hizo temer, cada vez con mayor fuerza, que el sueco había muerto engullido por la implacable máquina represora estalinista. A partir de entonces, los esfuerzos se vieron encaminados a conocer, al menos, la suerte que había corrido el diplomático y, si era posible, entregar sus restos mortales a los familiares.

Pero para conocer la historia de Raoul Wallenberg es necesario remontarse a 1944, cuando contaba con 33 años. Fue entonces cuando el joven y prometedor diplomático, hijo de una aristocrática familia sueca, fue destinado a la embajada sueca en la capital húngara.

Después de que las fuerzas de Hitler ocupasen Hungría el 27 de marzo de 1944, en la Operación Margarethe, el gobierno del país magiar colaboró activamente en la deportación de sus ciudadanos de origen judío. Hasta ese momento, el *hombre fuerte* de Hungría, el almirante Horthy, había conseguido soportar con éxito la presión de los alemanes para que entregase a sus judíos, pero después de la ocupación ya nada se interponía entre las SS y sus indefensas víctimas.

Adolf Eichmann diseñó eficazmente el plan para *reasentar* a los judíos húngaros —un eufemismo que significaba su frío asesinato—, una operación que daría comienzo el 15 de mayo de 1944, con la salida del primer tren desde Budapest rumbo al campo de exterminio de Auschwitz, adonde llegaría el día 17.

El nuevo gobierno proalemán cooperó activamente en el funcionamiento de la maquinaria del Holocausto, ordenando a su fuerza de policía que ayudase a los guardias de las SS a custodiar a los prisioneros en su camino a la muerte por gas letal, llegando hasta el mismo campo. Cuando sus uniformes eran vistos por los judíos en Auschwitz, identificándoles a pesar de

todo como compatriotas, éstos les imploraban que no les condujesen a su trágico destino, con la esperanza de que, al ser húngaros como ellos, se apiadarían. Pero sus súplicas eran siempre inútiles ante unos hombres que se habían convertido en cómplices de los asesinos.

Unos 365.000 súbditos húngaros fueron transportados en tren hasta las cámaras de gas de Auschwitz, Treblinka o Sobibor, aunque esta cifra podría aumentar hasta 430.000. La mayoría de ellos, especialmente las mujeres y los niños, eran gaseados a las pocas horas o incluso minutos, de llegar al campo. Los hombres eran destinados a las fábricas del complejo de Auschwitz para trabajar como esclavos.

A su llegada a la capital húngara, Wallenberg fue receptivo al sufrimiento de la comunidad judía local y no quiso lavarse las manos ante esta despiadada política genocida. Gracias a los contactos que le procuraba el ser diplomático extranjero, tuvo oportunidad de ganarse la confianza de muchos oficiales y funcionarios germanos destinados en Hungría, empleando sobre todo el siempre eficaz argumento del soborno. De este modo, se hizo la *vista gorda* ante la avalancha de supuestos ciudadanos suecos que abandonaban el país magiar.

Para aprovechar al máximo esta inesperada puerta a la libertad, Wallenberg dedicó día y noche a confeccionar pasaportes destinados a los judíos, por los que sus afortunados propietarios adquirirían de inmediato la nacionalidad sueca, pudiendo así salir del país sanos y salvos. Del mismo modo, emitió para ellos una gran cantidad de visados de entrada a Suecia. Esta valiente y arriesgada acción del diplomático libró a cien mil judíos de morir en las cámaras de gas.

De todos modos, en este caso las cifras varían mucho según las fuentes; aunque esa cantidad es la generalmente aceptada, algunos consideran que en realidad fueron unos veinte mil, y para otros se reduciría a unos cientos, pero no por ello el valor de la valiente acción del sueco ha de verse reducida lo más mínimo.

Uno de los misterios que rodea a Raoul Wallenberg, aparte de su desaparición, fue la naturaleza de la misión que debía cumplir en Budapest. Según algunos historiadores, él formaba parte de un operativo promovido por Estados Unidos para salvar la máxima cantidad posible de judíos en la parte del continente europeo ocupada por los nazis.

La junta de Refugiados de Guerra de Estados Unidos había solicitado a

los países neutrales, por iniciativa del presidente Franklin D. Roosevelt, que colaboraran en impedir la deportación. Al parecer, los representantes de la comunidad hebrea en Suecia habían sugerido el nombre de Wallenberg para que viajara a Budapest con el objetivo de salvar al mayor número de judíos.

Ya fuera por este arriesgado encargo o por iniciativa propia, la verdad es que Wallenberg no escatimó esfuerzos para conseguir rescatar a los judíos de manos de los nazis. Consciente del hecho de que los alemanes, acusando su mentalidad prusiana, se dejaban impresionar fácilmente con los símbolos vistosos, Wallenberg imprimió los visados en los colores de la corona, azul y oro, con los correspondientes sellos y firmas gubernamentales. Persuadió a los alemanes para que le permitieran emitir un total de 4.500 de estos documentos, aunque de hecho distribuyó una cantidad tres veces mayor.

Acudía, incluso, a las estaciones de ferrocarril desde las que se iniciaba la deportación a los campos de concentración para intentar retener al máximo número de judíos posible, asegurando que eran ciudadanos de la neutral Suecia. Él mismo solía recorrer los andenes, e incluso trepaba a los techos de los atestados vagones para entregar los salvoconductos suecos a todas las manos que pudiesen alcanzarlos.

Aún más audaces eran sus intervenciones en los desplazamientos masivos a pie de judíos que se dirigían a las estaciones, custodiados en todo momento por soldados alemanes. De repente, Wallenberg irrumpía en la columna y, señalando a algún hombre atónito, le espetaba: «¡Eh, usted!, deme su pasaporte sueco y salga de la fila».

Cuando acudía algún oficial germano alertado por los gritos, el judío ya había recibido rápidamente el documento de manos del sueco y podía mostrarlo al soldado. Éste lo dejaba inmediatamente en libertad presentando sus excusas al diplomático, que repetía esta farsa siempre que tenía ocasión.

Una vez liberados, los judíos eran acogidos por Wallenberg en una treintena de casas que había alquilado en la capital húngara y que había disfrazado con nombres como Biblioteca de Suecia o Cruz Roja de Suecia, para evitar inspecciones y registros escudándose en la neutralidad de su país.

En la falsa sede de aquellos organismos, contaban con una buena provisión de alimentos y medicinas que Wallenberg se había encargado también de obtener mediante sobornos. Como guinda de la tramoya, en el exterior de las casas ondeaba la bandera sueca, extendiendo para esos improvisados edificios oficiales la inmunidad diplomática de que gozaba la

embajada. Mientras tanto, los alemanes permanecían ajenos por completo a esta audaz e ingeniosa filfa fraguada por el diplomático.

Pero la Historia, en muchas ocasiones, es tan paradójica como cruel. Hungría fue liberada del dominio alemán gracias a las tropas soviéticas, lo que supuso que unos 300.000 judíos se libraron de ser enviados a las cámaras de gas. Unos 70.000 de ellos habían sobrevivido a las inhumanas condiciones de vida del *ghetto* de Budapest.

Es lógico pensar que, llegada la liberación, Wallenberg disfrutaría del reconocimiento y la admiración de las fuerzas que habían luchado, igual que él, contra el nazismo. Sin embargo, esto no fue así.

El 13 de enero de 1945, Wallenberg esperó ilusionado y feliz, junto a una gran bandera sueca, la llegada de las tropas soviéticas a Budapest. Creyó que la pesadilla había terminado. Los judíos que habían permanecido ocultos pudieron salir, por fin, y agradecieron efusivamente a su protector lo que había hecho por ellos, puesto que le debían la vida.

El diplomático creyó que su misión en Budapest había finalizado y que pronto volvería a casa. Pero se equivocaba; un mal sueño había acabado, pero llegaba otro que, para él, sería aún peor.

Cuatro días después de la liberación de la capital húngara fue detenido junto a su chófer, Vilmos Langfelder, y conducido a declarar al cuartel general del ejército soviético en Budapest. Estaba acusado de espiar a favor de Estados Unidos y Gran Bretaña, puesto que los rusos desconfiaban por sistema de los diplomáticos que llevaban a cabo acciones de tipo humanitario, sospechando que se trataba de una *tapadera* para disimular labores de espionaje. A partir de ese momento se pierde para siempre la pista de Wallenberg.

Se iniciaba así uno de los casos más célebres de desaparición producidos durante la Segunda Guerra Mundial. Ante los requerimientos tanto de las autoridades suecas como de los familiares de la víctima, los gobernantes soviéticos afirmaron en un primer momento que Wallenberg había sido asesinado por los nazis antes de que las tropas rusas entrasen en Budapest.

Cuando, rápidamente, se demostró que el sueco había sido visto con vida tras la marcha de los alemanes, los soviéticos aseguraron que el diplomático había muerto por causas desconocidas en una calle de la capital húngara después de haber declarado en el cuartel general.

Naturalmente, no se le concedió verosimilitud a esta evasiva versión y se exigió una explicación convincente del paradero de Wallenberg. Además, los suecos disponían de informaciones y testimonios que demostraban que el diplomático no sólo no había sido puesto en libertad tras su *visita* al cuartel general en Budapest, sino que había sido trasladado a Moscú para ser interrogado.

Al final, presionados por la evidencia, los soviéticos reconocieron en 1957 que el sueco había sido llevado a la siniestra Lubianka, la antigua sede en Moscú de la policía secreta soviética (KGB), pero que había fallecido en ese lugar a consecuencia de una crisis cardíaca en 1947, mientras se encontraba en su celda. De este modo, las autoridades soviéticas achacaban la muerte del diplomático a causas naturales, rechazando cualquier tipo de responsabilidad en este fatal desenlace.

Cuando los familiares y las autoridades suecas reclamaron la entrega del cadáver del diplomático, la respuesta fue que el cuerpo había sido incinerado. Los intentos por obtener el informe de la autopsia, como era de temer, tampoco fructificaron; los rusos aseguraron que no se le había practicado.

Por lo tanto, el misterio sobre la muerte de Wallenberg continuaba exactamente igual, lo que dio pábulo a testimonios que revelaban que el sueco continuaba con vida. Así sucedió en 1961, en plena guerra fría, cuando salió a la luz la noticia de que Wallenberg se encontraba internado, en pésimas condiciones, en un hospital psiquiátrico de Moscú, pero el gobierno soviético lo desmintió inmediatamente.

En años sucesivos aparecerían nuevos informes en los que se aseguraba que Wallenberg seguía vivo en algún campo de trabajo o prisión, incluso a principios de la década de los ochenta.

Sin embargo, la llegada al poder de Mijail Gorbachov en 1985, partidario de la *glasnost* o transparencia, comportó también un cierto deshielo en el caso Wallenberg. Aunque el líder soviético no llegó tan lejos como para reconocer la implicación directa de su país en la muerte del diplomático, en 1989 proporcionó a los familiares de la víctima el certificado médico que daba fe de la incineración del cadáver, un documento que sería calificado como auténtico por los expertos suecos. Aunque ese papel no resolvía la incógnita de la auténtica causa de la muerte, era un primer paso para lograrlo en un futuro.

Para conseguirlo tuvo que pasar una década. En noviembre del 2000, el

presidente de la comisión para la rehabilitación de las víctimas de la represión política, Alexander Yakovlev, confirmó lo que se temía, que Wallenberg fue ejecutado por la KGB mientras se encontraba detenido en la cárcel de Lubianka.

Yakovlev, que había sido uno de los hombres de confianza de Gorbachov en los tiempos de la Perestroika, reveló que en los archivos de la Lubianka existen los documentos que demuestran ese trágico final del diplomático, pero que aún no es posible acceder a ellos. Según él, Wallenberg fue ejecutado porque era sospechoso de tener lazos de amistad tanto con alemanes como con norteamericanos, lo cual era razón suficiente, dentro de la paranoica mentalidad del régimen estalinista, para ser eliminado.

El excolaborador de Gorbachov aseguró que, con toda probabilidad, Wallenberg será algún día rehabilitado por las autoridades rusas, al demostrarse que fue una víctima inocente de la brutal represión política llevada a cabo en la Unión Soviética en aquella época oscura.

Aunque nada podrá devolver esos años de vida al entonces joven Wallenberg, en los que sin duda hubiera gozado de la lógica recompensa a su heroica acción, al menos cabe el consuelo de que el gobierno ruso reconocerá la injusticia cometida.

Pero este *mea culpa* entonado por las autoridades rusas no aclaraba nada de lo relativo a la muerte del diplomático. Pese a las aseveraciones de Yakovlev, y los setenta y un volúmenes de documentos que suma ya el caso, aún no se sabe con certeza cómo fue el final de Wallenberg.

Los investigadores suecos consideran que el «héroe sin armas ni tumba» pudo no haber fallecido en 1947. Algunos creen que fue retenido en las prisiones estalinistas para ser canjeado por desertores soviéticos en Occidente. Incluso hay quien asegura que murió en un hospital psiquiátrico ruso en una fecha tan tardía como 1989.

Las declaraciones que hizo el entonces primer ministro sueco, Goran Persson, no ayudaron a despejar esta increíble hipótesis, al afirmar que «no es imposible» que su compatriota estuviera aún vivo. «Las investigaciones no han arrojado hasta ahora ninguna evidencia concreta. Pero nosotros seguiremos trabajando hasta obtener la verdad», concluyó el mandatario sueco.

Por su parte, la hermanastra de Wallenberg, Nina Lagergren, no renuncia tampoco a descubrir qué ocurrió. Desde la fundación internacional que lleva

el nombre del diplomático, Nina no sólo sueña con desvelar algún día el misterio de lo que le sucedió a Raoul, sino que trabaja por promover en todo el mundo su valiente ejemplo de solidaridad.

Los soldados perdidos de Hersbruck

Tras la Segunda Guerra Mundial, no todos los soldados alemanes en poder de los estadounidenses pudieron regresar a casa. Aún queda por resolver el paradero de más de 27.000 soldados alemanes, integrantes de un contingente de 50.000, que fueron capturados por el Ejército norteamericano y trasladados a Estados Unidos en mayo de 1945.

En 1958 regresaron a Alemania cerca de la mitad de esos 50.000 soldados, pero aún se desconoce dónde se encuentra el resto.

Sin embargo, no hay que escandalizarse por esta supuesta desaparición de prisioneros en suelo americano, puesto que —abusando de la complicitad del lector— en realidad estamos hablando de... ¡27.000 soldados de plomo!

En efecto, nada más finalizada la contienda, un coronel estadounidense, acompañado de un teniente y tres soldados, se dirigió al museo de Hersbruck, una localidad situada a ocho kilómetros de Nuremberg. Allí descubrieron una extraordinaria colección de soldados de plomo, compuesta de medio millar de regimientos, formado cada uno por un centenar de soldados, todos ellos reproducidos meticulosamente, de los que 6.000 iban montados a caballo. Sin duda, era una colección espectacular.

Los funcionarios que estaban a cargo de la vigilancia del museo contemplaron con preocupación la visita de los ocupantes aliados. Sus temores no eran infundados; al comprobar el enorme valor de ese ejército en miniatura, los norteamericanos decidieron confiscarlo.

Los alemanes protestaron vivamente e intentaron oponerse a ese injustificado saqueo, pero no lograron obstaculizar el firme propósito del coronel y sus hombres de llevarse consigo aquel auténtico tesoro.

Para zanjar la discusión, el oficial estadounidense adujo que los soldados de plomo debían ser confiscados porque podían ser utilizados por los alemanes en el futuro para representar ejercicios de estrategia militar (!).

Las quejas de los guardianes del museo no sirvieron de nada y

comenzaron a llegar un buen número de cajas de madera, preparadas para *alojar* a tamaño ejército. Los soldaditos fueron embalados cuidadosamente en el interior de las cajas y sacados del edificio.

El museo de Hersbruck no volvió a tener noticia de su valiosa colección, pero no se llevó a cabo ninguna iniciativa para descubrir qué había ocurrido con ella, puesto que los difíciles años de la posguerra no eran los más adecuados para que nadie se interesase por el destino de unos soldados de plomo.

Pero en 1952, una vez que el país comenzaba a renacer de sus cenizas gracias a lo que se denominó el «milagro alemán», los responsables del museo decidieron que había llegado el momento de averiguar dónde se encontraban los soldados que habían sido hechos *prisioneros* por los Aliados.

Para ello se dirigieron en primer lugar a los funcionarios norteamericanos presentes aún en territorio germano. La respuesta no podía ser más decepcionante; no tenían conocimiento oficial de esa confiscación y no podían ayudarles.

El siguiente paso fue ponerse en contacto directamente con las autoridades estadounidenses. El Departamento de Estado respondió asegurando que tampoco tenía ningún conocimiento sobre ese hecho. Finalmente, el personal del museo decidió dirigirse al presidente norteamericano, Dwight D. Eisenhower, que precisamente había sido el máximo responsable de las tropas aliadas en el continente europeo y que, por tanto, no podía alegar que desconocía el asunto, al haber sido una operación realizada por hombres que, al menos en teoría, estaban a sus órdenes.

Sin embargo, Eisenhower, en su carta de respuesta, se lavaba las manos asegurando que no tenía jurisdicción sobre esa cuestión. Esta respuesta indignó a los alemanes, puesto que se trataba de una burda excusa, teniendo en cuenta que se trataba del presidente. Así pues, le remitieron una nueva carta, que obtuvo la misma contestación evasiva.

Parecía que el pequeño ejército de plomo jamás regresaría a su lugar de origen, pero afortunadamente para los responsables del museo, esa segunda carta a Eisenhower acabó filtrándose a la prensa en 1955, dejando en evidencia al mandatario norteamericano.

La polémica quedó reflejada en las páginas de los periódicos estadounidenses y no tardó en trasladarse a la prensa alemana. Así pues, el gobierno de Washington, que hasta ese momento había ignorado las

reivindicaciones germanas, se vio obligado a actuar.

Además, hay que tener en cuenta que en esos momentos las tensiones provocadas por la Guerra fría obligaban a Estados Unidos a mantener unas relaciones excelentes con la República Federal de Alemania, con el propósito de que pudiera soportar la presión a la que era sometida por la Unión Soviética, especialmente en Berlín occidental. Por tanto, los norteamericanos no estaban dispuestos a que unos simples soldados de plomo llegasen a ocasionar alguna fricción con su aliado más estratégico en el continente europeo.

El presidente Eisenhower requirió al Ejército estadounidense para que investigase el paradero de las polémicas figuras. Después de una ardua búsqueda, se descubrió que casi medio centenar de ellas se encontraban en poder de un particular que residía cerca de una base militar en Texas, sin que nadie lograra dar una explicación convincente de cómo había llegado a sus manos. Las pesquisas también dieron sus frutos en Nueva York, en donde fue localizado el grueso del ejército en miniatura, unas 20.000 unidades, almacenado en los sótanos de un edificio oficial.

El resto, hasta sumar unos 23.000, se encontraban en colecciones particulares, en varias ciudades del país. Se había recuperado cerca de la mitad de los soldados de plomo, pero aún quedaban por hallar unos 27.000.

Por el momento, para aplacar las exigencias alemanas, el gobierno de Eisenhower procedió a la devolución al museo de Hersbruck de los soldados que habían sido encontrados, comprometiéndose a seguir investigando para hallar el resto.

Los alemanes se sintieron satisfechos con ese regreso parcial de sus soldados, pero aún quedaba por devolver más de la mitad del contingente. La administración norteamericana no volvió a ponerse en contacto con ellos, pese a las peticiones germanas para que continuase la operación de *rescate*.

La sorpresa llegaría en 1960, cuando en una publicación de la National Art Gallery aparecía una fotografía en la que se podían ver algunos de los regimientos que no habían podido ser localizados. La revista no aclaraba si los soldados formaban parte de los fondos del museo, pero todo hacía pensar que esto era así o que, al menos, esta institución tenía acceso a la colección, allá donde estuviera guardada.

Los funcionarios alemanes dirigieron una comunicación al gobierno de Estados Unidos en enero de 1961, en la que se exigía la devolución de los

soldados reproducidos en la imagen al haber quedado demostrado que la National Art Gallery sabía dónde se encontraban.

La decepción llegó nuevamente, y esta vez de forma definitiva, al museo de Hersbruck. En su contestación, la administración norteamericana daba por cancelada cualquier actuación sobre el asunto al considerar que la investigación ya había concluido. De este modo ponía fin oficialmente a cualquier reclamación germana.

Las demandas posteriores fueron ignoradas. Probablemente, en unos momentos en los que la guerra fría había llegado a su punto álgido, con la construcción del muro de Berlín y la crisis de los misiles, tampoco era ése el escenario más adecuado para que el gobierno de Estados Unidos se interesase por el destino de unos soldados de plomo^[7].

Desde entonces, no se ha vuelto a saber nada sobre esos 27.000 *prisioneros alemanes*, y su paradero sigue siendo una incógnita.

El tesoro de Yamashita

Uno de los grandes enigmas pendientes de la Segunda Guerra Mundial es el del llamado «tesoro de Yamashita». Al parecer, enormes cantidades de oro y otros objetos valiosos permanecen ocultas en alguna isla del archipiélago filipino a la espera de ser encontradas por algún cazador de tesoros.

El origen de estas incalculables riquezas es el saqueo que llevó a cabo el Ejército nipón en los países invadidos. Los japoneses, en el Extremo Oriente, consideraron las áreas ocupadas como el escenario idóneo para el robo a gran escala. Su metódico expolio dio lugar a una enorme acumulación de riquezas, cuya mayor parte se encontraría aún enterrada en suelo filipino.

Mucho se ha escrito sobre el pillaje llevado a cabo por los nazis en Europa; aunque el principal objetivo era todo aquello que pudiera alimentar la insaciable máquina de guerra germana, como las materias primas, combustible, vehículos e incluso trabajadores, no era menos importante el traslado al Reich de las obras de arte y, naturalmente, las reservas de oro de los países ocupados. Todo ello constituyó un enorme botín, del que una parte —sobre todo las obras de arte— pudo recuperarse y ser devuelta progresivamente a sus legítimos propietarios. En cuanto al oro, el banco del Reich se encargó de ponerlo en circulación en los mercados internacionales

con la colaboración de la banca suiza, un proceso que está ampliamente documentado.

Sin embargo, muy poco o casi nada se sabe del paradero de las riquezas confiscadas por los japoneses en Oriente, desaparecidas misteriosamente tras la Segunda Guerra Mundial. Esto ha dado lugar a todo tipo de especulaciones, como se verá más adelante.

Pero para conocer el hipotético destino de ese tesoro es necesario referirse antes al militar nipón que daría nombre al tesoro, el general Tomozuki Yamashita, conocido popularmente como el Tigre de Malasia o el Rommel de la jungla. Esos halagadores sobrenombres eran debidos a su espectacular campaña en la península Malaya, que culminó con la conquista de la posesión británica de Singapur, el 15 de febrero de 1942.

Yamashita había nacido en 1885 en la ciudad de Kochi, hijo de un médico de la localidad. A los doce años fue inscrito en una escuela que antiguamente educaba a los *samuráis*, lo que seguramente influyó en su vocación militar.

En 1900 ingresó en la Academia de Cadetes de Hiroshima, donde destacó de inmediato. Después de superar los estudios con éxito en 1905, ingresó en la Academia Militar Central en Tokio, graduándose en 1916. Fue nombrado ayudante del agregado militar en Suiza, en donde conoció a Hideki Tojo, que luego sería primer ministro.

Viajó a Alemania, siendo luego designado agregado militar en Viena, cargo que ocupó durante tres años. Al regresar a Japón, fue ascendido a coronel. Luego fue promovido a Mayor General y destacado a Corea, que era colonia japonesa desde 1910. Participó en la guerra chino-japonesa comandando una división que realizó una excelente campaña.

En septiembre de 1940 fue enviado a Alemania en misión de buena voluntad, donde pudo constatar los avances de la tecnología germana, convenciéndose de que Japón debía mejorar la calidad de su armamento si algún día debía enfrentarse a Gran Bretaña y Estados Unidos, una posibilidad que no inspiraba temor a Yamashita. En aquel año Tojo tomó el poder en Japón y Yamashita fue enviado a Manchuria.

Yamashita destacaba como un excelente estratega, sin desmerecer su dominio de la táctica, y por esa razón fue llamado para ser designado responsable del entrenamiento del Ejército imperial para las futuras campañas en la jungla.

Así pues, ayudó a planificar la invasión de Malasia en diciembre de 1941, con el objetivo último de arrebatar a los británicos la colonia de Singapur. Éste era, sin duda, el punto estratégico de mayor importancia de la región, al ser lugar de paso obligado para todas las rutas marítimas del sur de Asia. Además, Singapur poseía un gran valor simbólico, puesto que representaba el dominio británico en Oriente.

Hasta ese momento, Singapur, situada en el extremo sur de esa península, era considerada como inexpugnable. Nadie discutía este hecho, siempre y cuando fuera asaltada desde el mar, pero los ingleses no se habían planteado la posibilidad de que se pudiera lanzar contra ella una ofensiva terrestre.

Eso fue precisamente lo que hizo el audaz Yamashita. Cruzando Tailandia y descendiendo por la costa occidental malaya, los soldados nipones se presentaron en la *puerta trasera* de Singapur. Los británicos no habían tenido tiempo de establecer una sólida línea de defensa y tan sólo pudieron resistir durante una semana la embestida del Tigre de Malasia.

Como ejemplo de la eficacia de Yamashita, para completar la misión le habían concedido un plazo de cien días, pero le sobró un mes entero. Aunque las bajas japonesas sumaron diez mil hombres, los británicos perdieron un total de 138.000 soldados.

Tras esta victoria, el primer ministro nipón, Hideki Tojo, en lugar de premiarle por la excelente labor realizada, le puso al mando del Ejército japonés en Manchuria, con el fin de entrenar a los soldados. El motivo de esta decisión aparentemente incoherente hay que buscarlo en la vieja enemistad que separaba a los dos hombres desde los años de la Primera Guerra Mundial, cuando Tojo, que entonces era coronel, no obtuvo el apoyo de Yamashita para sus aspiraciones profesionales.

Tras la caída de Tojo, en abril de 1944, Yamashita pudo por fin abandonar las remotas guarniciones de Manchuria y fue nombrado comandante del XIV Ejército, siendo destinado a las Filipinas. Contó tan sólo con una semana para establecer la defensa de las islas antes del ataque norteamericano; como era de esperar, acabaría siendo derrotado tanto en la campaña de Leyte como en la de Luzón.

Finalmente, Yamashita consideró que la resistencia en Manila era inviable y decidió abrirla a la entrada de las tropas estadounidenses, pero sus subordinados desobedecieron sus órdenes y decidieron defender la ciudad a muerte.

Pese a la extraordinaria presión norteamericana, el émulo de Rommel se movía como pez en el agua en un medio tan hostil como la jungla filipina, por lo que logró mantener la resistencia en el archipiélago hasta la rendición de Japón. Por lo tanto, fue capaz de contener a los aliados por más tiempo que el que pudo hacerlo MacArthur en 1941, cuando los japoneses invadieron esas islas. Para algunos expertos, el soberbio MacArthur no le perdonaría esta afrenta, lo que resultaría fatal para su destino.

Yamashita se rindió oficialmente a los Aliados el 3 de septiembre de 1945, en la residencia del embajador estadounidense en Filipinas, John Hay, aunque su entrega a las tropas norteamericanas se había producido en un lugar de la cordillera central de la isla de Luzón.

Un testimonio directo de aquella rendición es el del filipino Domingo Pahigon, un miembro de la tribu ifugao. En 2005, con noventa años de edad, Pahigon decía haber presenciado la entrega de Yamashita a los estadounidenses, siendo el último testigo vivo de aquel día histórico.

«Le vi intercambiar saludos con los oficiales americanos», afirmó Pahigon sobre el acto ocurrido en un lugar conocido como Sitio Longa. Pahigon dijo que el momento careció de formalidad, puesto que el general nipón «vestía una sencilla guerrera y llevaba la cabeza descubierta».

El antes temido general fue juzgado como criminal de guerra, acusado de 123 cargos. Los defensores de Yamashita aseguran que los crímenes de los que era acusado no los cometieron los hombres que estaban a su cargo. De hecho, las acciones brutales que llevó a cabo el Ejército japonés en la península malaya fueron protagonizadas por soldados que no estaban bajo su control, al encontrarse éstos a las órdenes del general Nashimura. A favor de Yamashita hay que decir que prohibió la entrada de esos hombres en Singapur para evitar más atrocidades, aunque esta medida sería insuficiente, teniendo en cuenta las tribulaciones que tuvieron que atravesar los prisioneros británicos y la población civil de la colonia bajo el dominio nipón.

Las dudas que planeaban sobre las acusaciones anidaron incluso en la prensa norteamericana y británica, llegando a ser calificado el juicio de «linchamiento legal». Una vez dictada la condena a muerte, MacArthur tuvo en sus manos la potestad de conmutarle la máxima pena, pero el general estadounidense la confirmó. Nunca se sabrá si actuó movido por la venganza personal o porque creía sinceramente que era culpable.

Pero antes de que fuera sentenciado a muerte, Yamashita había sido

sometido a intensos interrogatorios. El objetivo no era tan sólo averiguar detalles sobre su actuación militar durante la guerra o establecer su posible culpabilidad.

Antes de la rendición de Japón, los Aliados tuvieron noticias de que Yamashita había acumulado enormes riquezas durante su periplo por el sudeste asiático, en el que incluso los templos budistas fueron saqueados. El botín se había acrecentado durante su estancia en las Filipinas; la antigua colonia española fue ampliamente saqueada por la codicia nipona, sin tan siquiera respetar las iglesias de culto católico ni las posesiones de ciudadanos particulares.

Pero fueron los bancos occidentales que tenían delegación en Filipinas los que más atrajeron el interés de los japoneses, al igual que el tesoro filipino, que pasó a manos del Yokohama Specie Bank, cuyo principal accionista era el propio Hirohito.

Una parte del oro confiscado sirvió para financiar la guerra; para ello se recurrió a las entidades financieras de los países neutrales. Los bancos suizos, portugueses, argentinos o chilenos se encargarían del *lavado* de estos fondos, permitiendo así a los japoneses realizar sus compras de armas o materias primas en el exterior.

El tesoro amasado a resultas de esta rapiña era incalculable; estaba compuesto de lingotes de oro y plata, antigüedades chinas, objetos tallados, así como infinidad de piedras preciosas.

Yamashita sería colgado hasta la muerte en la localidad filipina de Los Baños, en la provincia de Laguna, el 23 de febrero de 1946. El misterio también rodea a los momentos previos a su ejecución, puesto que algunos defienden que, hasta el último instante, los estadounidenses le torturaron para que revelara la localización del tesoro. Al parecer, los interrogadores aliados no obtuvieron ninguna respuesta y Yamashita se llevó su secreto a la tumba.

Pero cabe la posibilidad de que las riquezas que permanecen ocultas sean aún mayores, puesto que hay investigadores que aseguran que Filipinas no sólo escondía las riquezas acumuladas en las campañas de Yamashita, sino que en esa isla fue almacenado el fruto de todas las conquistas niponas, bajo la supervisión constante del Emperador Hirohito.

Durante la guerra se estableció en Singapur un punto de recogida de todo tipo de bienes saqueados en las zonas controladas por el Ejército nipón. Desde Manchuria a las Indias Holandesas, pasando por Corea y China, los japoneses

se apoderaron de todas las riquezas que pudieron encontrar. En Singapur existía un cuerpo de administrativos y contables encargados de inventariar y cuantificar el producto del saqueo japonés. Desde ahí, todo se enviaba a Filipinas, en donde era almacenado y custodiado.

Tras la Batalla de Midway, en junio de 1942, la posibilidad de una derrota nipona ya se perfilaba en el horizonte, por lo que se tomó la decisión de enviar a Japón las riquezas acumuladas en Filipinas. Se comenzó por los lingotes de oro, que fueron transportados en barcos-hospitales para evitar los ataques de la aviación y la marina norteamericanas. En Japón se construyeron túneles subterráneos para albergar el preciado tesoro.

Pero a partir de 1943, el traslado desde Filipinas ya no era posible, debido al rígido bloqueo marítimo al que Japón estaba siendo sometido. Por lo tanto, el botín de guerra debía permanecer en Manila, a la espera de la llegada de tiempos mejores.

Para proteger el tesoro se utilizaron los subterráneos del casco antiguo de la capital. La vieja ciudad española, conocida como Intramuros, en la que abundaban los sótanos y los túneles, sirvió de escondrijo para guardar el botín. Además, se excavaron pasadizos que comunicaban estos túneles con el puerto de Manila, para facilitar, en caso necesario, una rápida evacuación por mar.

Con el fin de mantener, en lo posible, el oro a salvo de los bombardeos, se decidió también almacenarlo en iglesias y universidades, que sabían que nunca serían objetivo de las bombas norteamericanas. Al norte de la ciudad se utilizaron cuevas y se construyó una red de túneles para mantener escondido el inmenso tesoro.

Tras la rendición de Japón, la pista del tesoro se pierde. ¿Qué sucedió con todas las riquezas escondidas? Nada se sabe de ello. De repente, todo lo que hace referencia a los objetos de valor almacenados por los japoneses queda archivado como secreto y no trasciende ningún indicio de su destino final.

La ausencia de cualquier información oficial sobre el asunto podía significar tanto su confiscación por los norteamericanos como el total desconocimiento del paradero último del tesoro. Por lo tanto, tras la Segunda Guerra Mundial, aventureros de todo tipo se aferraron a esta segunda hipótesis para lanzarse en busca de esa fortuna.

En los años siguientes a la contienda, antiguos soldados de Yamashita fueron localizados en la isla filipina de Lubang, realizando pesquisas

encaminadas a encontrar el supuesto tesoro. Las autoridades locales llegaron a la conclusión de que, en el caso de que realmente existiese el botín —que pasó a ser conocido popularmente como el «Oro de Yamashita»—, éste debía encontrarse allí.

Aunque fueron también interrogados, los japoneses no pudieron asegurar con rotundidad que esa isla fuera el lugar elegido por el general para mantener su tesoro oculto, pero estaban convencidos de que Lubang albergaba el producto del saqueo nipón.

En 1972, el presidente filipino, Ferdinand Marcos, decidió crear un grupo especial de soldados de confianza para que se encargase de la búsqueda del «Oro de Yamashita» en Lubang. Pese a poner a su disposición todo tipo de medios materiales, oficialmente no se logró ningún resultado.

En 1974 ocurrió un suceso que vino a aportar más confusión a este enmarañado asunto. Un viajero japonés descubrió al último soldado nipón que aún no se había rendido, el teniente Hiroo Onoda; curiosamente, este hecho se produjo... ¡en la isla de Lubang!

En 1944, Onoda había recibido órdenes precisas de que se mantuviera en su puesto «aun cuando la unidad a su mando fuera destruida» e incluso «si Japón dejaba de existir». Tras la guerra, Onoda cumplió esa orden a rajatabla y vivió solo en la isla, alimentándose de lo que le proporcionaba la jungla y hurtando algo de comida en las aldeas.

¿Por qué se le dio esa orden a Onoda? Obviamente, no es disparatado pensar que su misión estuviera relacionada de algún modo con el supuesto tesoro. Hay que tener en cuenta que Onoda no era un simple militar, sino que había sido entrenado para realizar misiones especialmente comprometidas.

Había recibido instrucción en la Nakano Gekko, una escuela de inteligencia militar en la que se adiestraba a oficiales escogidos en técnicas de espionaje y supervivencia. Además, se les inculcaba el código Bushido, basado en el modelo de conducta de los guerreros samurái, por el que, entre otras reglas, debían luchar hasta la muerte por el Emperador y suicidarse antes de rendirse al enemigo, una decisión que era considerada como una imperdonable indignidad que manchaba para siempre el honor de la familia.

No se puede negar que esta escuela tuvo éxito en su propósito de convertir a esos oficiales en auténticos fanáticos, porque los que no murieron en combate se suicidaron antes de rendirse, a excepción de Onoda.

¿Cuál fue la misión que se le encomendó? Las autoridades filipinas llegaron a la conclusión de que había recibido órdenes de guardar el tesoro. Sin embargo, Onoda, que fue aclamado como un héroe cuando regresó a su país, aseguró desconocer la historia del botín.

El hecho de que acabase abandonando su misión y volviendo a Japón parece desmentir a los que están convencidos de que protegía el «Oro de Yamashita». No obstante, en los últimos años de su permanencia en la isla, Onoda se había visto involucrado en varios incidentes con policías y soldados filipinos destinados en Lubang.

Un total de 39 hombres resultaron muertos de forma misteriosa cuando patrullaban los caminos interiores de la isla. Es posible que fuera el exmilitar nipón el responsable de estos asesinatos, para mantener lejos a los intrusos. Según los que defienden la existencia del tesoro, la decisión de Onoda de rendirse fue precisamente para evitar que algún soldado pudiera seguirle hasta el lugar en donde lo custodiaba.

El descubrimiento del último soldado nipón de la Segunda Guerra Mundial precisamente en Lubang animó al presidente Marcos a proseguir con la búsqueda. Decidido a encontrar el botín de una vez por todas, restringió la entrada de visitantes en la isla y envió aún más hombres a explorar todas las cuevas y escondrijos, y rastrear la superficie con detectores de metales.

Aún así, el paradero de las riquezas supuestamente guardadas por Onoda continuó siendo una incógnita. De todos modos, los lugareños aseguran que durante varios meses observaron columnas de camiones que realizaban continuos viajes entre el interior de la isla y los embarcaderos de la costa.

Aunque el paso del tiempo parece inclinar la balanza del lado de los que creen que no hay ningún botín enterrado, la realidad es que el gobierno de Filipinas no ha renunciado a encontrarlo algún día, tal como lo demuestra el hecho de que en la actualidad existan en la isla controles destinados a impedir que alguien pueda hacerse con el tesoro.

Aún así, existe otra versión de los hechos que asegura que, antes de su muerte, Yamashita reveló el lugar en donde estaba enterrado el tesoro. Los servicios secretos norteamericanos pudieron así encontrar el oro y lo entregaron al general MacArthur. Esos fondos habrían sido destinados a sostener la lucha contra el comunismo, financiando el Partido Demócrata Liberal nipón.

Gracias a las inyecciones económicas supuestamente procedentes del

tesoro, las élites de este partido establecieron una hegemonía política que duraría cinco décadas, manteniendo a Japón alejado de la presión comunista que se extendió por Asia. Naturalmente, este papel crucial jugado por el «Oro de Yamashita» en la Historia contemporánea de Japón no deja de ser una simple especulación, aunque cada vez cuenta con un mayor número de defensores.

Entonces, ¿qué ocurrió con estas riquezas, si es que existieron? La verdad es que es imposible confirmar o desmentir estos hechos, puesto que un velo de silencio ha cubierto todo lo que hace referencia al saqueo realizado por los japoneses en los países ocupados.

Mientras que el paradero del botín acumulado por el Tercer Reich ha sido estudiado con detalle por los investigadores, tal como se ha indicado con anterioridad, no ha ocurrido lo mismo con el del Imperio nipón. Se desconoce el motivo por el que este asunto no ha sido estudiado, pero hay investigadores que creen que los norteamericanos son los menos interesados en que estas informaciones vean la luz, por temor a que trascienda el hecho de que finalmente esas riquezas pasaran a sus manos.

La existencia o no de esos valiosos fondos es un tema de gran importancia. Las víctimas de los crímenes del ejército japonés y sus herederos vienen exigiendo periódicamente indemnizaciones; en el caso de que Estados Unidos reconociese que el producto de esos saqueos está en su poder, no es difícil imaginar la dura y larga batalla legal que provocaría.

La verdad es que esas riquezas en su día desaparecidas se han convertido en un apetitoso objetivo para todos los que desean convertirse en multimillonarios de la noche a la mañana. Pero la labor de búsqueda no se presenta nada fácil; por lo pronto, hay que decidirse por una de las 7.100 islas de las que se compone el archipiélago filipino. Además, los japoneses pudieron haber enterrado el tesoro en cualquier punto de la extensa red de túneles subterráneos que cavaron para defender las islas.

Pero este inasumible reto parece que no es lo suficientemente intimidador como para desanimar a los cazadores de tesoros, que no han dejado de afrontarlo con renovados bríos. En 1970, uno de estos buscadores de riquezas, Rogelio Roxas, afirmó que había encontrado un Buda de oro sólido de cerca de un metro de altura en Baguio, la llamada «capital veraniega» de Filipinas, donde Yamashita se refugió tras perder Manila.

En una fecha más cercana, noviembre de 2002, se produjo una sangrienta

disputa en la isla filipina de Cebú, cuando una persona murió y otras cuatro resultaron heridas mientras excavaban un túnel en busca del legendario tesoro.

Un año más tarde, otro grupo de personas desenterró 67 tumbas de un cementerio japonés en la ciudad de Davao, en el sur de Mindanao, probablemente con el objetivo de encontrar alguna pista que les condujese al oro oculto. En la actualidad no es difícil encontrar en Filipinas a alguien dispuesto a vender el mapa *auténtico* del tesoro de Yamashita...

Como vemos, las incógnitas son tan abundantes que superan claramente el propósito de esta obra. ¿Realmente existe ese tesoro? ¿Los japoneses tuvieron tiempo de recuperar las riquezas almacenadas en Filipinas? ¿Acabaron en manos de los norteamericanos? ¿O quizás todo forma parte de una leyenda?



Imagen del Lady Be Good tomada en 1959, tras su descubrimiento por una expedición al desierto libio en busca de yacimientos petrolíferos.



El nombre del Lady Be Good pintado en el fuselaje del avión, lo que confirmaba que se trataba del aparato desaparecido misteriosamente diecisiete años antes.



Los nueve tripulantes del Lady Be Good. Ninguno de ellos regresaría con vida de su última misión. El cuerpo de uno de ellos permanece aún hoy sin ser localizado.



Glenn Miller era un ídolo para los soldados norteamericanos, que sintieron profundamente su muerte, ocurrida en extrañas circunstancias todavía no aclaradas.



El músico Glenn Miller durante una actuación. Los soldados norteamericanos disfrutaban con el animado show de Miller porque les hacía sentirse como en casa.



El novelista francés Saint Exupery, autor de El Principito, a los mandos de un avión. Volar era su gran pasión, aunque finalmente le causó la muerte. ¿Fue un accidente o un suicidio?



Raoul Wallenberg, el diplomático sueco que desapareció tras la entrada de las tropas soviéticas en Budapest. Todavía hoy no se sabe con certeza lo que le ocurrió.



Estados Unidos dedicó en 1997 un sello a la memoria de Raoul Wallenberg, en recuerdo a su ejemplo universal de solidaridad.



El general Dwight D. Eisenhower. Tras la guerra, siendo ya presidente, no movería un dedo para devolver los soldados de Hersbruck a sus legítimos propietarios.



Retrato del general Yamashita, conocido como el Rommel de la Jungla por su espectacular campaña en la península malaya, que culminaría con la toma de la colonia británica de Singapur.



Soldados norteamericanos desembarcando en las Filipinas. En esos momentos el tesoro de Yamashita, integrado por el producto del saqueo de los militares nipones, estaba ya oculto.



Las tropas estadounidenses llegan a Manila. Aunque escudriñaron toda la ciudad, los norteamericanos no encontraron en ella ni rastro del Oro de Yamashita.



El general Yamashita, a la izquierda, junto a otros oficiales nipones detenidos, posa ante un avión norteamericano. Nunca reveló el paradero de los tesoros que supuestamente había acumulado.

Capítulo IV

Barcos malditos

Uno de los campos que más despierta el interés y la imaginación de los investigadores es, sin duda, el de los misterios del mar. A lo largo de la Historia, las profundas aguas del océano han albergado todo tipo de monstruos legendarios. Aún así los hombres se han atrevido a surcar las aguas más peligrosas en sus frágiles barcos, pero el temor al mar se ha mantenido intacto.

Quizás por este motivo los navíos han sido siempre unos entes enigmáticos, poseedores de grandes secretos. Naufragios, tesoros, tormentas... no hay nadie que pueda resistirse al encanto que emana de los barcos, una fascinación que es aún mayor en época de guerra. La Segunda Guerra Mundial atesora todo tipo de historias misteriosas relacionadas con el mar. Las más curiosas son las que se relacionan con los barcos que sufrieron tragedias de cualquier tipo. Aparentemente, algunos de ellos fueron víctimas de alguna maldición; la mayoría reposa hoy en día en el fondo del mar, albergando intactos los detalles de su maleficio.

Hay tantas historias de barcos víctimas del infortunio que es imposible reflejar aquí ni una pequeña parte. De todos modos, los buques cuyas historias quedan aquí transcritas representan tantos otros que también permanecen en sus frías tumbas marinas. Todos ellos esperan algún día la visita de aquellos dispuestos a estorbar la apacible quietud de los fantasmas de los marineros que moran en su interior...

Al rescate del Graf Spee

Durante los primeros meses de la guerra, tras la caída de Polonia, ni los

alemanes ni los Aliados se atrevieron a realizar ningún movimiento terrestre. Esta fase fue conocida en Francia como *drôle de guerre* (la extraña guerra), en Alemania como *sitzkrieg* (guerra de posiciones) y en Gran Bretaña como *phony war* (la guerra de mentira).

Por lo tanto, en 1939, el enfrentamiento entre Alemania y los Aliados se dilucidó exclusivamente en el mar. Aunque los británicos gozaban del dominio de los océanos, los alemanes tomaron la iniciativa aprovechando al máximo el arma submarina y empleando barcos de guerra camuflados que actuaban como auténticos corsarios.

El desarrollo de esas operaciones navales supondría para los Aliados un golpe tras otro. La guerra naval no había podido comenzar de peor manera para Gran Bretaña; el 3 de septiembre, el mismo día de la declaración de guerra a Alemania, el submarino U-30 enviaba al fondo del mar al vapor británico *Athenia*, de 13.500 toneladas y con 1.400 pasajeros a bordo.

La respuesta aliada no se hizo esperar y el crucero británico *Ajax* hundió al buque alemán *Olinda* frente a la costa uruguaya. Pero la alegría no duraría mucho, puesto que el 14 de octubre el acorazado *Royal Oak* fue torpedeado y hundido cuando estaba anclado en la base naval de Scapa Flow, en las islas Orcadas, frente a la costa escocesa.

La audacia germana causó una gran desmoralización entre los Aliados, que no paraban de acumular malas noticias. Sin embargo, la primera alegría llegaría antes de finalizar el año, gracias al hundimiento de uno de los buques de los que la Marina alemana se sentía más orgullosa.

Se trataba del *Graf Spee*, calificado como «acorazado de bolsillo».^[8] Este mítico buque, cuya historia ha sido llevada al cine en dos ocasiones —la película británica *La batalla del Río de la Plata* (1956) y la norteamericana *La persecución del Graf Spee* (1957)— acabaría siendo dinamitado por orden de su comandante, Hans Langsdorff, el 17 de diciembre de 1939, poco después de salir del puerto neutral de Montevideo.

El *Graf Spee* había sido botado en junio de 1934. Su madrina fue Grafín Huberta von Spee, hija del vicealmirante Maximilian Graf Von Spee, muerto en combate naval en las proximidades de las islas Malvinas durante la Primera Guerra Mundial. En la popa lucía un espectacular águila de bronce de tres toneladas de peso y, en la proa, las armas de la familia Spee: dos gallos y tres diamantes.

Nombrado buque insignia de la Armada alemana, llevó a cabo acciones de

bloqueo en aguas del Cantábrico durante la Guerra Civil española, sirviendo de apoyo a la Legión Cóndor.

Pero el episodio que le ha hecho pasar a la historia sucedió mientras realizaba misiones de corsario. El acorazado zarpó antes del inicio de las hostilidades, el 21 de agosto de 1939 con la misión de acosar a los mercantes ingleses que navegaran por el Atlántico Sur y el Océano Índico en cuanto estallase la guerra.

Como buque corsario, el *Graf Spee* hundió nueve mercantes, aunque actuó con una cierta caballerosidad, pues siempre permitió que sus tripulaciones escapasen en los botes salvavidas o incluso acogió a algunas de ellas en el propio acorazado para desembarcarlas posteriormente en un puerto neutral.

Las correrías del barco alemán le llevaron incluso a las costas de Madagascar, en donde envió al fondo del mar al buque cisterna inglés *Africa Shell*. Pese a ser difícil de creer, el *Graf Spee* hundió un total de nueve barcos mercantes sin que se produjese ni una sola muerte en estas acciones.

Los británicos, que a lo largo de los siglos han detentado casi en exclusiva la patente de corso, no estaban dispuestos a que les apareciese esta inesperada competencia. Así que cuando se encontraba rumbo a Montevideo, el «acorazado de bolsillo» se vio atrapado en una celada genialmente pergeñada por los aliados.

Como los servicios de inteligencia alemanes, pese a su probada ineptitud, conocían los códigos telegráficos civiles que empleaban los mercantes británicos, podían saber con antelación las rutas que emprendían estos barcos. Los aliados sospechaban esta circunstancia, por lo que decidieron presentar ante los alemanes un atractivo anzuelo; un importante convoy de buques cargados de carne congelada iba a zarpar del Río de la Plata con dirección a las islas británicas. Por supuesto, desde Alemania se comunicó esta noticia al *Graf Spee* para que cortase esta fuente de alimentación destinada a la población de Gran Bretaña.

No obstante, la sorpresa para el acorazado fue mayúscula cuando, en lugar de encontrarse con los buques mercantes, se dio de bruces con el crucero pesado *Exeter* y con los cruceros *Ajax* y *Achilles*. La batalla empezó a las 6.17 horas del 13 de diciembre de 1939, cuando Langsdorff ordenó abrir fuego contra el *Exeter*. El *Graf Spee* demostró su superioridad, lanzando una salva completa cada 16 segundos, mientras que los ingleses necesitaban casi medio

minuto.

En sólo seis minutos, el *Exeter* estaba ya muy dañado. Pero para el *Graf Spee* resultaba muy costoso mantener un combate contra tres barcos a la vez. La batalla es todavía hoy fuente de controversia entre los expertos en tácticas de combate. Hay quienes sugieren que el comandante Langsdorff debería haberse aprovechado del mayor alcance de sus cañones y no haberse enzarzado en un combate directo. De hecho, las órdenes con las que había zarpado de Alemania eran de no enfrentarse nunca directamente con barcos enemigos.

Las consecuencias de este encuentro fueron la muerte de 37 miembros de su tripulación, y daños importantes en la cubierta y los costados. El propio Langsdorff había resultado herido leve, quedando inconsciente durante unos minutos. Finalmente, en vista de las circunstancias, decidió buscar refugio con el fin de realizar las reparaciones necesarias para, al menos, garantizar el regreso a Alemania.

Los buques ingleses, por su parte, se encontraban en pésimas condiciones. El *Exeter* se alejaba rumbo a las Malvinas con 51 marineros muertos y el *Ajax* había perdido sus dos torretas de babor. Aunque el *Graf Spee* los habría podido mandar a pique si les hubiera perseguido, la decisión de su capitán era ya irrevocable.

Una vez en el puerto de la capital uruguaya, se le concedieron 72 horas, además de las 24 horas a las que las autoridades estaban obligadas por las leyes internacionales, para llevar a cabo las reparaciones, muy lejos de las dos semanas que había solicitado su capitán. El último día del plazo, los muelles acogieron a una gran multitud, expectante por la suerte que iba a correr el acorazado. Las 250.000 personas que abarrotaban el puerto deseaban asistir desde esa posición privilegiada a una batalla naval que nunca se produciría.

La mayor parte de la tripulación fue trasladada al mercante alemán *Tacoma*; Langsdorff, que tenía muy presentes las órdenes de Hitler de que el *Graf Spee* no cayese nunca en manos del enemigo, había decidido hundir el buque.

¿Cuál era la razón de esta actitud? Cayendo una vez más en las trampas dispuestas por los servicios de información británicos, creía que una flota británica le esperaba en alta mar, incluyendo el portaaviones *Ark Royal*. Los ingleses habían logrado su objetivo mediante una falsa llamada al embajador en Montevideo, conscientes de que la línea estaba intervenida por los espías

germanos. En realidad, los refuerzos se hallaban aún a cientos de millas de distancia y sólo el *Cumberland* cubría el puesto del *Exeter*. El hidroavión de a bordo estaba averiado, por lo que Langsdorff había pedido al embajador alemán en Montevideo que le consiguiese un avión para sobrevolar el Río de la Plata con el fin de comprobar el supuesto peligro. El diplomático no logró que nadie le alquilase un aparato.

Al atardecer del domingo 17 de diciembre, el *Graf Spee* levaba anclas y salía a mar abierto al encuentro de su trágico destino. Los sofisticados equipos del buque fueron destruidos para que no cayesen en manos de los Aliados, mientras que los torpedos quedaban unidos para que causasen una explosión simultánea. Una vez que todo el buque quedó rociado con combustible, los 43 hombres que habían preparado la voladura descendieron a unos remolcadores argentinos, alejándose a toda prisa de aquel lugar rumbo a Buenos Aires, una ciudad en la que el Eje contaba con más simpatías que en la capital uruguaya.

Cuando el sol ya se estaba poniendo en el horizonte, el barco estalló. El incendio duró cuatro días, pero hubo que esperar dos días más hasta que la estructura se enfriase lo suficiente para poder subir al barco. Poco después, el acorazado sería engullido por las aguas.

Tres días más tarde, el capitán Langsdorff se encontraba en su habitación del Arsenal Naval de Buenos Aires con una pistola prestada por el embajador alemán, el barón Von Therman. Extendió la bandera de guerra de la antigua Marina de Imperial alemana, se estiró encima y se pegó un tiro. Junto a él había dejado una carta dirigida al diplomático en la que explicaba el porqué de su decisión: «Para un capitán con sentido del honor, su destino personal no puede separarse del de su barco».

Su sepelio, en un cementerio de la capital argentina, contó con la presencia de la colonia germana. Pero también estuvo presente el capitán de un mercante británico que había sido hundido por el *Graf Spee*, en representación de los oficiales a los que Langsdorff había respetado la vida. Posiblemente, su mejor homenaje fueron las sentidas palabras de Winston Churchill, que le honró diciendo de él que era «una persona de primera clase».

El acorazado se encuentra en Punta Yegua, a siete kilómetros de la costa y a sólo doce kilómetros de Montevideo. En la actualidad es posible contemplar la parte superior de la torre blindada de combate de proa del *Graf Spee* cuando la marea es suficientemente baja. La zona en la que está hundido el

barco está delimitada por la Armada uruguaya para realizar prácticas de tiro, puesto que el tráfico de buques podría resultar peligroso.

El rescate del *Graf Spee* siempre ha supuesto un reto muy apetecible para investigadores submarinos de todo el mundo. Los cazadores de tesoros han puesto sus ojos sobre este acorazado en muchas ocasiones, pero las dificultades técnicas que entraña la extracción de algunas partes del buque, y mucho más su hipotético reflotamiento, lo han convertido, junto con el *Titanic*, en el objeto de deseo de todos los que dedican sus esfuerzos a descubrir los secretos de los barcos hundidos.

Al ser el estuario poco profundo, la mayor parte del barco está situada entre ocho y doce metros de profundidad, encallado en un canal en el que se ha ido hundiendo el buque, asentándose en el fondo cenagoso. Aunque pueda parecer que el acceso al barco por parte de submarinistas puede ser sencillo, no lo es en absoluto. Las fuertes corrientes ocasionan un continuo arrastre de materiales, por lo que el agua suele ofrecer una gran concentración de arena, lo que enturbia enormemente la visibilidad. Por otro lado, los fuertes vientos que azotan el estuario dificultan la instalación de la maquinaria necesaria para este tipo de exploraciones.

A esto hay que añadir la peligrosidad de bucear por el interior del barco hundido, que ofrece pasos muy intrincados. Para solucionar todos estos problemas, se ha contado incluso con empresas norteamericanas especializadas en tecnología del espacio.

El primer éxito en el rescate del *Graf Spee* fue la extracción en 1997 de uno de los cañones de 150 milímetros con los que contaba el acorazado, por parte de una expedición uruguaya formada por medio centenar de personas y capitaneada por Alejandro Echegaray, propietario de la concesión de rescate del *Graf Spee*. En julio de 2003 se intentó sacar a la superficie el telémetro, un instrumento óptico de más de diez metros de ancho, seis de alto y 27 toneladas, que usaba el acorazado para calcular la distancia y el rumbo de los buques enemigos y apuntar hacia ellos sus cañones. La sofisticación de este aparato le proporcionaba una puntería inusual para su época. Afortunadamente, las labores de destrucción llevadas a cabo por su tripulación no consiguieron dañar esta importante pieza.

La operación se intentó llevar a cabo el 10 de julio, pero tuvo que suspenderse por el mal estado del mar. Era necesario que la superficie estuviera totalmente en calma, puesto que se iba a emplear una grúa capaz de

izar 80 toneladas, además de emplear dos potentes remolcadores y necesitar un equipo de seis buzos para que asegurasen los cables de sujeción alrededor del telémetro, cuyos anclajes al casco habían sido cortados con anterioridad.

Dos días después, aprovechando una mejoría del tiempo, se procedió a un nuevo intento, pero en este caso la grúa se mostró incapaz de elevar el telémetro. Se optó finalmente por cancelar la expedición y esperar a contar con una maquinaria más potente.

La nueva oportunidad llegaría siete meses más tarde. El equipo de Echegaray reinició sus trabajos el 9 de febrero de 2004. Hasta en cuatro ocasiones se intentó sacar el telémetro a la superficie, pero todas se saldaron con un rotundo fracaso. La suerte parecía continuar siendo adversa en la mañana del 25 de febrero, cuando el personal de la expedición contemplaba cómo, en el último momento, el enorme aparato óptico se negaba a separarse del *Graf Spee*, del que había formado parte durante casi setenta años.

Como si de una maldición se tratase, el promotor de la expedición permanecía totalmente abatido, con la cabeza apoyada entre sus manos y murmurando «otra vez no, otra vez no...». No había explicación para este nuevo fracaso; ahora contaban con una colosal grúa cedida por el puerto de Montevideo, de 60 metros de altura, capaz de levantar hasta 250 toneladas. Además, el tiempo era excelente y el molesto viento omnipresente en la zona, por un día, estaba ausente. La única razón por la que era imposible arrebatarse su valioso instrumento no podía ser otra que la feroz oposición del fantasma del capitán Langsdorff... o al menos eso comenzaban a sospechar los miembros del equipo.

Pero una hora más tarde, la expedición decidió retarle con un nuevo intento. Una vez asegurado el telémetro, la enorme grúa estiró al máximo su brazo de 40 metros e inició la subida del aparato. Todos los miembros contuvieron la respiración cuando el pesado objeto comenzó a aparecer en la superficie del agua... y finalmente estallaron en gritos y aplausos cuando el telémetro, en su totalidad, emergió del mar y recibió de lleno la luz del sol. ¡Lo habían conseguido!

La histórica pieza que tantos esfuerzos había requerido llegó con todos los honores al puerto de la capital uruguaya, siendo rodeada por decenas de periodistas deseosos de conocer los pormenores del rescate.

Tras los trabajos de limpieza y acondicionamiento, fue llevada al edificio del Ministerio de Turismo, en cuya puerta se exhibe hoy en día, un lugar por

el que pasan cada día cientos de turistas procedentes de la orilla opuesta del estuario.

Sin embargo, el *Graf Spee* no podrá reposar en paz. Tras la extracción del telémetro, se renovaron las esperanzas de rescatar una torreta con un cañón de 280 milímetros y cuyo peso es de unas trescientas toneladas, lo que aliviará el casco del barco, enterrado en un treinta por ciento en el lecho del mar. Teniendo en cuenta que el buque se encuentra partido en dos, y que su proa pesa ocho mil toneladas y la popa dos mil, su refluotación es imposible, por lo que la extracción del acorazado ha de realizarse por partes para unir las algún día, cuando ya estén todas en la superficie.

Las dificultades para extraer el telémetro dan idea del reto que supondría sacar a la superficie todas las piezas que conforman el barco. Aún así, los expertos en rescates submarinos aspiran a convertir algún día ese sueño en realidad.

Mientras tanto, la leyenda del *Graf Spee* permanecerá bajo las aguas del Río de la Plata, quién sabe si guardada por el celoso espíritu de su capitán.

Graf Zeppelin, el portaaviones fantasma

Aunque es sabido que Alemania no pudo contar con ningún portaaviones durante la Segunda Guerra Mundial, no se estuvo tan lejos de que un buque de este tipo, enarbolando la bandera de guerra de la *Kriegsmarine*, surcase amenazadoramente las aguas del Atlántico.

En la década de los treinta, tanto norteamericanos como japoneses habían previsto que una posible guerra en el Pacífico acabase siendo decidida por los portaaviones, por lo que hicieron un gran esfuerzo para dotarse de esta clase de barcos. Por su parte, Gran Bretaña, en esos momentos la potencia naval hegemónica, recurrió también a los portaaviones para proteger su vasto imperio.

Sin embargo, Alemania, condenada a ser una potencia continental tras su derrota en la Primera Guerra Mundial, que conllevó la pérdida de sus colonias, ya no tenía la necesidad de contar con una armada de gran alcance. A esto había que añadir las limitaciones impuestas por los países vencedores, temerosos de que Alemania pudiera rehacer su fuerza militar, convirtiéndose de nuevo en una amenaza para la paz mundial.

En 1935, en los astilleros de Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón, los obreros estaban construyendo a toda prisa portaaviones con los últimos adelantos técnicos. Pero en julio de ese mismo año, Hitler decidió ignorar esas resoluciones y dio inicio a un ambicioso proyecto de construcción de una potente flota de superficie. Aunque Alemania ya no poseía un imperio de ultramar para proteger, se decidió que la Marina de guerra debía contar con cuatro portaaviones, sin duda con el pensamiento puesto en el futuro expansionismo territorial del Tercer Reich.

El primero comenzó a construirse el 28 de diciembre de 1936 en los astilleros de Kiel. Un año antes, una comisión germana había visitado Japón para interesarse por las características del portaaviones *Akagi*, una información que, sin duda, sería muy valiosa para el proyecto de construcción del futuro portaaviones germano. Estaba previsto que el colosal buque quedara terminado y listo para entrar en combate a finales de 1940.

A los tres años de iniciado su plan, los alemanes procedieron a su botadura provisional. Su denominación oficial era *Flugzeugträger «A»* (Portaaviones «A»), pero sería conocido con el nombre de *Graf Zeppelin*. Aunque el flamante barco ya era capaz de mantenerse sobre el agua, aún no estaba preparado para ser entregado a la Marina de guerra.

El segundo de los cuatro portaaviones proyectados era el *Flugzeugträger «B»*. Este otro barco se comenzó a construir también en Kiel, en otoño de 1938, pero los trabajos quedaron paralizados al comienzo de la guerra y en 1942 sería desguazado.

Por tanto, todos los esfuerzos se vieron centrados en la construcción del *Graf Zeppelin*, pero durante los primeros meses de la contienda el proyecto atravesaría también por importantes dificultades. Quedaban por completar varias secciones del barco, pero sobre todo faltaba lo más importante: los aviones. Y aquí es en donde surgió el problema.

El máximo responsable de la *Luftwaffe*, Hermann Goering, quería tener el control sobre los aviones embarcados en el *Graf Zeppelin*. Por su parte, los responsables de la Marina exigían el mando sobre esta fuerza aérea. De todos modos, esta polémica no fue exclusiva de los alemanes. En todos los países en los que existía una aviación naval se producía este tipo de conflictos.

Por culpa de las discusiones sobre competencia y por el excesivo gasto que suponía poner en servicio un buque de estas complejas características, los fondos destinados al portaaviones fueron disminuyendo. Lo que supuso su

condena definitiva al ostracismo fue el hundimiento del portaaviones británico *Corageous*, nada más comenzada la guerra, con lo que quedaba en evidencia la vulnerabilidad de estos majestuosos buques.

Tres días antes de ese ataque, un submarino alemán, el U-29, había tratado de hundir otro portaaviones inglés, el *Ark Royal*, que se salvó de sus torpedos por muy poco. El 17 de septiembre, el mismo U-29 localizó al *Courageous* en aguas irlandesas, acompañado de su escolta. El submarino alemán lanzó dos torpedos y bajó inmediatamente al fondo para ocultarse. Los dos torpedos alcanzaron de lleno al portaaviones, que en menos de un cuarto de hora se fue a pique, costando la vida a medio millar de sus tripulantes.

La enorme facilidad con la que el navío británico había sido hundido hizo cambiar a Hitler de idea. Si antes del inicio de la contienda estaba convencido de que Alemania debía contar con una potente marina de guerra de superficie, capaz de disputar el dominio de los mares a la Royal Navy, a partir de ese momento se planteó si era más rentable emplear el presupuesto destinado a la Marina en formar una potente flota de submarinos, en lugar de invertirlo en un tipo de buque tan costoso y la vez tan vulnerable como era el portaviones^[9].

A la vista de los hechos, en otros países se llegó a estas mismas conclusiones. En Francia se estaba procediendo a la construcción del portaaviones Clemenceau. La noticia del hundimiento del buque inglés también hizo reflexionar al gobierno francés, que finalmente decidió paralizar la construcción del barco, temeroso de que un par de torpedos lanzados desde un pequeño submarino mandasen al fondo del mar tan onerosa inversión.

En abril de 1940 se optó por suspender la construcción del *Graf Zeppelin*. Los cañones que ya se habían instalado en el portaaviones fueron desmantelados y enviados a Noruega para ser emplazados en las defensas costeras.

Pero en 1942 hubo un nuevo cambio de estrategia y Hitler observó la necesidad de la *Kriegsmarine* de contar con apoyo desde el aire, por lo que se reanudaron los trabajos de construcción del *Graf Zeppelin*. La nueva fecha en la que se preveía que la nave estaría completada era antes de que acabase 1943.

Sin embargo, como si una maldición se hubiera instalado para siempre en el barco, cuando éste estaba completado en más de un ochenta por ciento, en los astilleros de Kiel se recibieron órdenes de suspender su construcción. De

nuevo se procedió a la extracción de los cañones, que serían distribuidos otra vez entre las posiciones defensivas de la costa noruega.

En abril de 1943, el buque fue remolcado hasta el puerto de Stettin —la actual ciudad polaca de Szczecin—, situado en la desembocadura del río Oder. Sería en este lugar en el que dos años después, en abril de 1945, acabaría siendo hundido por su propia tripulación para evitar que cayese en manos rusas.

En los últimos días de la guerra, el destino del portaaviones se pierde en la confusión que rodeó el avance soviético por territorio alemán. Durante décadas se dio por cierta la versión de que en 1947 los técnicos soviéticos lo habían reflatado; poco después había sido utilizado para cargar en él todo el botín de guerra que cabía en sus bodegas y remolcarlo rumbo al puerto de Leningrado. El barco se hundiría antes de llegar a su destino, debido, según las diferentes versiones, a la sobrecarga, al mal estado del buque o a impactar contra una mina perdida.

De todos modos, también hubo quien años más tarde creyó ver en alguno de los portaaviones soviéticos de la guerra fría la estructura del buque alemán, por lo que no se descartaba que los rusos hubieran concluido su construcción en secreto, incorporándolo a su marina de guerra.

Pero en los años noventa, tras la desintegración de la Unión Soviética, el acceso a los archivos militares permitió descubrir el verdadero final de *Graf Zeppelin*. El 16 de agosto de 1947, el portaaviones, con el nombre de PO-101 (Base Flotante n.º 101), fue utilizado como blanco para las prácticas de tiro de la armada rusa.

Pese a que la precaria existencia del *Graf Zeppelin* estuvo sometida a constantes *humillaciones*, en honor a la verdad hay que decir que cuando le llegó su hora se comportó con una gran dignidad. Para hundirlo, los rusos necesitaron un total de ¡24 bombas!

Contra el buque estallaron dos bombas de una tonelada, dos de media tonelada, tres de 250 kilos, cinco de 100 kilos, cuatro de 92 kilos y seis bombas aéreas de entrenamiento. Esto no fue suficiente para enviarlo al fondo del mar, por lo que finalmente hicieron falta dos torpedos para herir de muerte al *Graf Zeppelin*. La agonía del martirizado portaaviones duró 23 minutos más, hasta que acabó de sumergirse por completo en las aguas del Báltico, poniendo así fin a su leyenda.

La extraña historia del Tirpitz

Si la atribulada vida del único portaaviones alemán hay que calificarla de insólita, de entre los innumerables barcos que tomaron parte en la Segunda Guerra Mundial destaca el acorazado alemán *Tirpitz*, cuya historia es también una de las más extrañas que puedan darse.

Cuesta explicarse cómo la *joya de la corona* de la marina de guerra alemana no disparó nunca contra un barco enemigo. Pero más extraño es que, sin lanzar ni un proyectil, ni tan siquiera acercarse al teatro de operaciones, fuera el principal responsable del hundimiento de un importante convoy aliado.

El día de su botadura, el 1 de abril de 1939, el *Tirpitz* nació con todos los atributos para convertirse en el buque de guerra más temible del mundo. Por su tamaño era más grande que cualquier barco británico o norteamericano. La potencia de sus motores permitía alcanzar una velocidad mayor que la de cualquier otro acorazado. Sus cañones eran capaces de dejar como un colador un grueso blindaje ¡a 35 kilómetros de distancia!

Pero el *Tirpitz* no había nacido solo. Tenía un hermano gemelo, el *Bismarck*, con el que debía formar esa terrible pareja destinada a imponer la voluntad de Hitler en los mares. Pese a las extraordinarias características del *Bismarck*, los ingleses consiguieron hundirlo tras someterlo a una implacable *cacería* en la que tuvieron que emplear a fondo a sus mejores buques, entre el 19 y el 27 de mayo de 1941, en aguas del Atlántico Norte.

De todos modos, el *Bismarck* pudo haber salido indemne de esta persecución si no hubiera sido porque un torpedo lanzado por un avión británico impactó exactamente en el único punto débil del buque; el brazo que unía los timones con el casco. Existía tan sólo una probabilidad entre mil de que un torpedo alcanzase ese mecanismo, y eso fue lo que ocurrió, pese a que el objetivo del avión que lanzó el torpedo al agua era simplemente acertar en el barco. El resto del buque estaba protegido por un cinturón antitorpedos, pero no sirvió de nada ante aquel estilete que se hundió en el corazón del *Bismarck*.

Para colmo de desgracias, el acorazado contaba con piezas de recambio para afrontar cualquier contingencia, pero el soporte del timón era el único que no contaba con un repuesto. El timón quedó bloqueado y no fue posible maniobrar, ni siquiera de forma manual; la deriva le llevó directamente hacia

los barcos británicos que, sorprendidos, asistían al insólito espectáculo que ofrecía un acorazado inmóvil, sin capacidad de virar para colocar sus cañones en dirección al enemigo. Colocándose en los *puntos ciegos* del *Bismarck*, atacarle se convirtió en un simple ejercicio de tiro al blanco. El barco alemán intentó responder al intenso y demoledor fuego triangular que caía sobre él, pero era inútil; la suerte de esa desigual batalla naval estaba echada.

Como una bestia herida, el *Bismarck* se resistía a morir, pero toda su cubierta estaba destrozada, sus cañones habían sido arrancados de cuajo, la enfermería había quedado destrozada por el impacto de un proyectil de una tonelada...

Poco después de las diez de la mañana del 27 de mayo de 1941 la flota británica dejó de disparar; el *Bismarck* no podía permanecer mucho tiempo más a flote.

Pero fue la propia tripulación del *Bismarck* la que se encargó de asestarle el golpe de gracia, para evitar que pudiera caer en manos enemigas. Se prepararon unas cargas de sabotaje en el interior del buque. Unos cuatrocientos marineros saltaron al agua en botes. A las once menos cuarto se oyó una gran explosión en las bodegas del acorazado y poco después era engullido por las frías aguas del Atlántico. Los supervivientes fueron rescatados por la flota británica.

Hitler se enteró del trágico final del *Bismarck* a la una de la tarde de ese día, cuando fue interceptado un comunicado de la agencia *Reuters* que informaba triunfalmente de su hundimiento.

El *Führer* quedó muy afectado por esa pérdida y decidió que al *Tirpitz*, su hermano gemelo, no le ocurriría lo mismo. Así que ordenó que fuera trasladado a aguas seguras, en los remotos e inaccesibles fiordos noruegos, entonces en poder de los alemanes. Desde ese momento inició un triste peregrinaje por los distintos amarraderos de la costa escandinava, intentado ocultarse de los aviones de reconocimiento aliados.

Pese a este *exilio*, los británicos sentían auténtico pavor ante la posibilidad de que el *Tirpitz* se hiciera a la mar. Si ese monstruo del océano era puesto en juego, era muy probable que los buques que salieran a su *caza* no contasen con la misma suerte con la que se habían encontrado los que habían logrado acabar con la amenaza del *Bismarck*. Si el *Tirpitz* lograba controlar las rutas marítimas del Atlántico, los barcos mercantes que llegaban a Gran Bretaña procedentes de Estados Unidos, cargados con alimentos, armamento y

materias primas estratégicas, serían hundidos con facilidad por los imponentes cañones del acorazado germano. Su indeseada presencia podía desequilibrar la por entonces incierta Batalla del Atlántico —para Churchill la más importante de las que se dirimieron durante el conflicto— del lado alemán. La prueba de este profundo temor es que Churchill calificó de prioritario su hundimiento, y no escatimó hombres ni recursos para acabar con la amenaza que representaba el buque alemán.

En julio de 1942 se produjo la primera y única victoria del *Tirpitz*. Tal y como se ha anunciado antes, lo curioso del caso es que no disparó ni una sola vez contra un navío enemigo. La oportunidad surgió cuando un importante convoy aliado, formado por cerca de cuarenta barcos, se dirigía al puerto soviético de Arkángel. Esta línea de aprovisionamiento era vital para el esfuerzo de guerra del Ejército Rojo y para alimentar a la población rusa.

Cuando el convoy estaba pasando cerca de las costas noruegas, por fin se le dio al *Tirpitz* la orden de zarpar. Los ingleses, que regularmente controlaban el paradero del acorazado, comprobaron horrorizados que no se encontraba amarrado en ningún puerto. Así que dedujeron que los alemanes habían decidido lanzar a su mejor barco contra el convoy. Pese a la protección de la escuadra aliada, la irrupción del *Tirpitz*, con total seguridad, iba a causar grandes estragos en la formación.

El mando aliado, para escapar a la posible destrucción de su escuadra, ordenó a los integrantes de la formación que se dispersasen, dejándoles sin protección. Los ingleses, tras analizar fríamente la situación, habían llegado a la conclusión de que era preferible perder unos cuantos barcos mercantes que exponerse a perder los valiosos buques de guerra. Los británicos no sabían que esa transcendental decisión no era necesaria; en esos momentos el *Tirpitz* se estaba retirando hacia otro puerto seguro, ya que Hitler había ordenado que no corriera ningún riesgo.

Ese inexplicable error del mando naval aliado dejó sin ningún tipo de protección a los barcos de transporte, que fueron masacrados por los submarinos y los bombarderos alemanes, sorprendidos por las enormes facilidades que les concedía el enemigo. Para ellos fue un juego de niños el hundimiento de los barcos que intentaban desesperadamente la huida. En total, 25 buques aliados acabaron en el fondo del mar. Sólo un par de barcos consiguieron llegar al puerto soviético de destino.

Por su parte, el *Tirpitz* se encontraba ya prudentemente alejado del lugar

de la acción. Aunque no participó directamente en la batalla, la labor intimidatoria del *Tirpitz* fue determinante para el gran triunfo cosechado por los alemanes.

Ese desastre naval sufrido por los Aliados provocó la suspensión durante unos meses de los envíos de material a la Unión Soviética. Stalin montó en cólera, al estar muy necesitado de esos suministros para resistir la ofensiva de verano de los alemanes en el Cáucaso. Acusó veladamente de cobardía a la armada británica y para demostrar que los riesgos al enviar un convoy eran mínimos, ordenó a dos barcos mercantes rusos que en ese momento estaban fondeados en un puerto islandés que zarpasen y se dirigieran a su país, pasando cerca de las costas noruegas. Esa demostración le salió bien a Stalin, pues los cargueros llegaron a puerto sin novedad.

No obstante, es de justicia reconocer el esfuerzo de la armada británica para que las columnas de barcos llegasen a puertos soviéticos. En otras expediciones se produjeron pérdidas importantes, que supusieron un gran sacrificio para los ingleses, aunque en ningún caso se llegó al trágico resultado del protagonizado indirectamente por el *Tirpitz*.

Ésa sería la única y modesta página de gloria que escribiría el acorazado. Nunca más saldría de la prisión nórdica que constituían los fiordos noruegos. A partir de entonces su única misión sería permanecer a salvo ante los numerosos ataques realizados por los Aliados. Para evitar ser atacado, era trasladado de un puerto a otro, cubierto con extensas redes para escapar al control de los aviones de observación. Los esfuerzos para su camuflaje llegaron al extremo de colocar abetos sobre su superficie nevada para que el barco quedase confundido con las montañas circundantes.

Realmente, los británicos acabaron obsesionados por lograr su hundimiento. Hasta en una veintena de ocasiones intentaron destruirlo. Uno de los momentos en los que más cerca estuvieron de conseguirlo fue en septiembre de 1943, cuando dos submarinos de bolsillo, con cuatro tripulantes cada uno, penetraron en el fiordo en el que se encontraba el *Tirpitz*. Una vez al lado del coloso de acero, los submarinos pudieron perforar las redes antitorpedo que lo rodeaban y adherir al casco unas cargas explosivas que dañaron el timón y la hélice. Los resultados de este audaz ataque quedaron por debajo de las expectativas, pero al menos consiguieron que quedase inmovilizado durante el tiempo que se empleó para repararlo, unos siete meses.

En el período que siguió al ataque llevado a cabo por los submarinos continuaron las operaciones para hundirlo, pero en abril de 1944 los ingleses optaron por una solución menos sofisticada y más expeditiva, enviando contra el acorazado una expedición de 42 bombarderos en picado.

En esta ocasión estuvieron a punto de lograrlo, al impactar sobre el barco un total de 14 bombas. Los daños fueron considerables, pero afortunadamente para los alemanes, la estructura no resultó afectada.

Para que estos ataques pudieran producirse, era fundamental contar con un buen servicio de información. Los ingleses condecoraron a un soldado noruego, Torstein Raaby, por su espléndida labor en ese campo. Este hombre, tras pasar por un breve período de formación en Inglaterra, fue lanzado en paracaídas sobre territorio noruego. Consiguió instalarse en secreto cerca del lugar en el que estaba situado el acorazado y durante varios meses envió diariamente informes a Inglaterra. Para ello llegó a utilizar, en un atrevimiento que rozaba el descaro, una antena que los alemanes tenían en la zona, a la que Raaby se conectaba por la noche, cuando dejaba de estar vigilada. Nunca fue descubierto.

Lo que hace singular a este personaje no es sólo el que cumpliera con sobresaliente esa arriesgada misión, sino que en 1947 formaría parte de la tripulación de la famosa expedición de la *Kon-Tiki*, la balsa de juncos capitaneada por el también combatiente en tierras noruegas Thor Heyerdahl^[10].

Un ejemplo de la gran discreción que Raaby supo mantener sobre la naturaleza de su misión es que, pese a luchar junto a Heyerdahl tras la operación, encuadrados en las filas del Ejército canadiense, este último no se enteró de la hazaña de su compañero hasta una vez finalizada la guerra.

Pero regresemos a los perseverantes intentos de hundimiento del *Tirpitz*. El fracaso de las acciones anteriores inducía a pensar que un ataque masivo de bombarderos podía ser el sistema definitivo para acabar con él. Así pues, los Aliados reunieron una formación de 28 *Lancaster*, equipados con potentes bombas de seis toneladas, un peso considerable si tenemos en cuenta que las utilizadas en el ataque anterior eran de tan sólo doscientos kilos.

Estos aviones no eran como los que llevaron a cabo la última misión; se trataba de enormes cuatrimotores que estaban siendo utilizados para el bombardeo estratégico sobre ciudades alemanas. Al arrojar masivamente su carga mortífera sobre la zona en la que se encontraba el acorazado, alguna de

aquellas bombas tenía que acertar por fuerza en el blanco. El cálculo de probabilidades fue correcto y una de ellas dio de lleno en el casco, produciendo una importante vía de agua.

Pese al certero impacto, cuando los bombarderos aliados se retiraron, el acorazado seguía estando a flote. El *Tirpitz*, agonizante, se resistía a morir. Fue remolcado hacia otro amarradero más seguro y se iniciaron las laboriosas reparaciones.

Los ingleses, desesperados, siguieron atacándole regularmente con nuevos bombardeos. El tiro de gracia no llegaría hasta el mes de noviembre, cuando un nuevo escuadrón de *Lancaster*, en este caso formado por 32 unidades, fue enviado a sobrevolar el fondeadero donde se encontraba el barco para acabar de una vez el *trabajo*. En esta ocasión no hubo piedad con el atribulado buque. A los pocos minutos de comenzar el ataque, una bomba impactó en él. En unos diez minutos, el *Tirpitz* se hundía en las gélidas aguas noruegas. El barco arrastró tras de sí la vida de 902 marineros, que unieron así su destino al del ya legendario acorazado.

Churchill pudo por fin respirar tranquilo. Envío un mensaje al presidente norteamericano Franklin D. Roosevelt en el que le decía: «Es un gran alivio haber acabado por fin con este problema».

Era el acta de defunción de un barco tan singular como el *Tirpitz*, capaz de ganar una batalla naval sin efectuar un solo disparo.

La innecesaria tragedia del Cap Arcona

En 1945, los sueños de Hitler de dominar los mares con una potente flota de superficie quedaban ya muy lejanos. Ni tan siquiera su posterior objetivo de rendir a Gran Bretaña por la acción de sus submarinos se mantenía en pie.

En el último año de la contienda, la función de la *Kriegsmarine* no podía ser más patética; ante el avance de las tropas rusas sobre territorio alemán, los barcos de guerra alemanes servían ahora para transportar a todos aquellos que escapaban del terror que inspiraba el Ejército Rojo. Los barcos que no habían conseguido llevar a Alemania a la victoria intentaban ahora que la derrota fuera lo menos dolorosa posible.

El 3 de mayo de 1945, Alemania se enfrentaba cara a cara a su derrota.

Hitler había muerto tres días antes y su sustituto al frente del Tercer Reich, precisamente el almirante Karl Doenitz, deseaba poner fin a las hostilidades. Sin embargo, las acciones militares continuaban en el este para dar tiempo a que el mayor número posible de militares y civiles pudiera alcanzar la zona que iba a ser ocupada por las potencias occidentales.

En los puertos del norte de Alemania existía en aquellos momentos una gran confusión. La población germana intentaba huir desesperadamente de las tropas soviéticas, por lo que subía como podía a cualquier embarcación que pudiera alejarla de aquel infierno. No estaban dispuestos a caer en poder de los rusos; las noticias de las vejaciones sufridas por la población civil en las localidades germanas que ya habían sido ocupadas, especialmente por las mujeres, actuaron como un violento latigazo que puso en marcha a cientos de miles de personas en busca de una escapatoria que pudiera llevarles al oeste de Alemania para quedar bajo el control de británicos y norteamericanos, de los que sabían que no tenían nada que temer.

Por otro lado, en los mismos puertos había buques que tenían como objetivo transportar tropas y material de guerra a Noruega, todavía bajo dominio alemán. A todo ello había que sumar el transporte de los prisioneros procedentes de campos de concentración, que los alemanes pretendían mantener lejos del avance del Ejército Rojo. De este modo, se pretendía ocultar a ojos de los Aliados el infierno que aquellos hombres habían atravesado, cuyo testimonio podía comprometer a más de un oficial germano, que vería así la temida posibilidad de tener que responder por las iniquidades cometidas.

Por su parte, la aviación aliada intentaba frenar este tráfico naval mediante bombardeos concentrados sobre los buques. Para ello, la Segunda Fuerza Táctica de la RAF utilizaba los aviones *Hawker Typhoon*^[11], cuyas acciones extendían el pánico entre los alemanes, del mismo modo que los *Stukas* lo lograban al principio de la «guerra relámpago».

Al mediodía de aquel 3 de mayo, en el puerto de Lübeck se encontraban anclados varios barcos alemanes. La aviación británica se dispuso a atacarlos. El primero que recibió el impacto de las bombas fue el transatlántico *Deutschland* de 21.000 toneladas, que estaba siendo acondicionado como barco hospital para transportar a los miles de heridos procedentes del frente oriental.

Los aviones no advirtieron esta circunstancia, puesto que el buque tan

sólo mostraba una cruz roja de pequeño tamaño en uno de los laterales del casco. De todos modos, en esos momentos tan sólo se encontraba a bordo la tripulación, compuesta por unos ochenta hombres, además de una veintena de miembros del equipo médico.

Sobre el *Deutschland* impactaron cuatro cohetes, de los que tres explotaron. Se originó un incendio, que fue rápidamente apagado. De inmediato, el capitán ordenó extender sábanas blancas como símbolo de rendición.

Afortunadamente, nadie murió a consecuencia del ataque, pues hubo tiempo para evacuar el buque en los botes salvavidas.

La segunda acción se dirigió contra otros dos barcos. Uno de ellos era el imponente *Cap Arcona*, que desplazaba más de 27.000 toneladas. Antes de la guerra había sido un lujoso barco de pasajeros, ganándose entonces el apelativo de la Reina del Atlántico Sur, al efectuar numerosos viajes con rumbo a África, Brasil y Argentina, aunque sus rutas le habían llevado también por el Báltico y el Mar del Norte.

A partir de septiembre de 1939, el *Cap Arcona* fue despojado de sus objetos de lujo y pasó a formar parte de la Marina de guerra germana, cumpliendo su servicio como barco de transporte de tropas. En la última fase de la guerra, el transatlántico fue empleado también para transportar refugiados civiles o prisioneros.

El otro barco que fue víctima de ese segundo ataque de la RAF fue el *Thielbeck*. Se trataba de un pequeño carguero de cerca de 3.000 toneladas que se encontraba cerca del *Cap Arcona*. Los dos buques sufrieron el impacto de entre treinta y cuarenta cohetes, por lo que en menos de una hora ambos acabaron por hundirse.

El tercer ataque protagonizado por los implacables *Hawker Typhoon* tuvo como objetivo rematar al agonizante *Deutschland*. Una nueva salva de cohetes logró incendiar por completo el transatlántico, hundiéndose en pocos minutos. La tripulación y el personal sanitario, que habían logrado llegar a tierra, contemplaron impotentes el triste final de su barco.

Cuando unos días más tarde los soldados británicos llegaron a la costa desde el oeste, descubrieron horrorizados la presencia de unos cuatrocientos cadáveres en la playa. Se trataba de prisioneros supervivientes del *Cap Arcona* y el *Thielbeck*, que habían conseguido llegar a tierra nadando, pero que habían tenido la desgracia de encontrarse en la orilla con las sanguinarias

tropas de las *Waffen* SS, secundados por miembros fanáticos de las Juventudes Hitlerianas.

Los hombres y las mujeres habían sido asesinados fríamente por arma de fuego, mientras que los niños habían muerto por golpes de culata de fusil. Tan sólo unos pocos habían logrado escapar, pudiendo relatar estos hechos a los Aliados, que no daban crédito a semejantes muestras de salvajismo.

La autoría de la masacre fue adjudicada al comandante del campo de concentración de Neuengamme, el lugar de procedencia de los prisioneros, Max Pauly. En este caso, al menos, se hizo justicia puesto que, después de la guerra, Pauly fue juzgado como criminal de guerra en Hamburgo, siendo condenado a morir en la horca.

Pese al escenario dantesco con que se encontraron los soldados aliados al llegar a la playa de la bahía de Lübeck, hubo ocasión para que se produjese un hecho anecdótico. Justo en el momento en que un oficial británico llamado Mills-Roberts contemplaba atónito la masacre que allí se había llevado a cabo, el mariscal de la *Luftwaffe* Erhard Milch se presentó ante él con gesto altivo para ofrecer su rendición. El militar inglés, enfurecido por la matanza que habían perpetrado los soldados germanos, le arrancó de las manos el bastón de mariscal... ¡y se lo rompió en la cabeza!

A partir de entonces, un manto de silencio cubrió todo lo que hacía referencia al ataque contra el *Cap Arcona*. Sin embargo, durante décadas, restos humanos siguieron llegando a la costa de la bahía de Lübeck. Incluso más de un cuarto de siglo después de la tragedia, en 1971, el cráneo de un niño de unos doce años fue encontrado en la orilla.

Podría decirse que el espíritu de los que perdieron la vida aquel fatídico 3 de mayo de 1945 pedía que se aclarasen definitivamente las circunstancias de su muerte. Sin embargo, los Aliados preferían seguir manteniendo en secreto toda la documentación relativa a estos hechos.

La razón de esta ocultación llegaría en 1975, cuando la prensa de la República Federal Alemana comenzó a publicar artículos en los que se vertían serias dudas sobre la necesidad de bombardear aquellos barcos, pues la guerra se encontraba ya prácticamente ganada. Además, se acusaba a los Aliados de conocer el hecho de que los buques transportaban en sus bodegas a miles de prisioneros procedentes de los campos de concentración nazis, la mitad de ellos prisioneros de guerra rusos y polacos que estaban siendo evacuados ante el avance de las tropas británicas por el norte de Alemania.

Al llegar esos prisioneros al puerto de Lübeck habían sido embarcados en el barco *Athens*, de cerca de 2.000 toneladas, para ser transferidos al *Cap Arcona*, cuyo capitán, Heinrich Bertram protestó, porque su buque tan sólo podía acomodar 700 hombres.

Amenazado con ser arrestado y procesado, al capitán Bertram no le quedó más remedio que observar cómo los más de 4.000 prisioneros eran encerrados en las bodegas de su barco. Para custodiarlos subieron también medio millar de miembros de las *Waffen SS*.

Cuando el *Athens* terminó de transferir su carga humana, aún quedaban unos 2.000 prisioneros en sus bodegas. El plan era que el *Athens* acompañase al *Cap Arcona* y al *Thielbeck* a mar abierto, pero, en un gesto de heroicidad, el capitán del *Athens* embarrancó a propósito su barco en Neustadt e izó una bandera blanca, salvando así a sus pasajeros. Al poco tiempo llegaron las tropas aliadas y proporcionaron ayuda médica y alimentos a los supervivientes.

Si los que permanecieron en el *Athens* pudieron considerarse afortunados, no puede decirse lo mismo de los que fueron obligados a subir al *Cap Arcona*. Los datos que salieron a la luz tras las investigaciones llevadas a cabo en los años setenta fueron estremecedores.

En la antigua *Reina del Atlántico Sur* se encontraban confinados 4.150 prisioneros, mientras que en el *Thielbeck* había 2.750. Los incendios provocados por los cohetes de los *Hawker Typhoon* habían ocasionado la muerte por quemaduras o por asfixia de la gran mayoría de los prisioneros, convirtiendo las bodegas en una trampa mortal. Del *Cap Arcona* habían conseguido escapar, arrojándose por la borda, unos 350 y del *Thielbeck* una cincuentena, aunque casi la totalidad de ellos serían, tal como se ha descrito antes, asesinados en la orilla por los nazis.

La polémica acompañará siempre a esta paradójica acción de los Aliados, que acabaron segando la vida de los que habían logrado salir vivos de los campos de exterminio. Para algunos investigadores, la única explicación que tenía esta operación era el proporcionar experiencia en combate a los pilotos de la RAF, teniendo en cuenta que la guerra en el continente europeo estaba a punto de finalizar.

Las autoridades militares británicas se defendieron asegurando que la única responsabilidad de esta tragedia es de la Marina de guerra germana, puesto que los Aliados habían anunciado claramente que todos los barcos que

surcasen las aguas del Báltico se convertirían automáticamente en objetivo militar.

Aún así, existen muchas dudas sobre este confuso episodio. Cabe la posibilidad de que los alemanes, conocedores de esta amenaza, provocasen el ataque de la RAF para que los británicos fueran los responsables últimos de la muerte de esos cerca de 7.000 prisioneros, aunque es dudoso que en esos momentos en los que reinaba semejante caos se urdiese un plan tan maquiavélico. También es probable que los alemanes planeasen llevar los tres barcos a alta mar para proceder allí al hundimiento de las naves.

Por último, todavía existe otro elemento que tampoco ha quedado aclarado. Un superviviente del *Athens* llamado Mikelis Mezmalietis aseguró que en las bodegas del barco había varias toneladas de alimentos, como azúcar, arroz, harina o pasta. ¿Cuál era el destino de este cargamento?

Todas las hipótesis permanecen abiertas. ¿Era para cubrir las necesidades de la tripulación o de los guardianes de las SS? ¿O es posible que fuera para mantener con vida a los prisioneros con vistas a un posible pacto o acuerdo?

Probablemente, nunca se sabrán las respuestas a estas cuestiones, que permanecerán para siempre en el fondo de la bahía de Lübeck.

¿Quién hundió el submarino USS Tang?

El *USS Tang* era un submarino norteamericano de los muchos que patrullaban las aguas cercanas a Japón, a la caza de barcos enemigos. La aportación de los sumergibles era fundamental para castigar el esfuerzo de guerra del Imperio japonés. Teniendo en cuenta que la casi totalidad de materias primas debía llegar por vía marítima, el acoso a las rutas de suministro era fundamental. En total, un tercio de la flota mercante nipona resultaría hundida por los submarinos norteamericanos.

El estrecho de Formosa era el campo de actuación del *USS Tang*. Durante ocho meses de operaciones, había llevado a cabo cinco misiones, saldadas todas ellas con gran éxito. En la que, a la postre, sería la última de ellas, el 21 de octubre de 1944, había localizado un convoy japonés, consiguiendo hundir tres petroleros y dos cargueros. Las aportaciones de combustible eran prioritarias para mantener en pie la ya tambaleante industria de guerra nipona, por lo que el comandante del *USS Tang*, Richard H. O'Keane, se sintió muy

satisfecho de haber mandado al fondo del mar esos tres barcos cargados de petróleo.

Durante la noche del 24 de octubre, los radares del sumergible detectaron otro convoy. El *USS Tang* lo siguió de cerca hasta que llegaron las primeras luces del amanecer. Ante sí tenían el mercante *Matsumoto Maru*, de siete mil toneladas. Una salva de torpedos —«peces», según la jerga de los marineros — impactó en el buque y al poco tiempo ya estaba totalmente cubierto por las aguas. Con éste, eran ya 24 los barcos que el *USS Tang* había hundido desde su entrada en servicio.

Tras acabar con el mercante, al submarino le quedaba tan sólo un torpedo de las dos docenas con que había partido de su base. El teniente Bill Leibold bromeó proponiendo que lo guardasen como *souvenir*. Sin embargo, O’Keane decidió emplearlo contra algún buque de la escolta. Al final, esta decisión resultaría fatal para la suerte del sumergible.

Se dio la orden de abrir fuego y el torpedo fue disparado en dirección a otro carguero. Mientras la tripulación se encontraba expectante a la espera de comprobar si el torpedo impactaba en el barco enemigo, de repente sonó la alarma. ¡Estaban siendo atacados!

En efecto, un torpedo se dirigía hacia ellos. O’Keane dio las órdenes oportunas para una acción evasiva, incrementando la velocidad para escapar de la trayectoria del proyectil. Sin embargo, estaba sucediendo algo muy extraño; el torpedo no seguía una línea recta, sino que estaba trazando un gran círculo alrededor del submarino.

Esta inesperada maniobra del artefacto dejó perplejo al comandante. Si seguían avanzando acabarían cruzándose en el camino del torpedo, pero ya era tarde para rectificar. Había que intentar aumentar aún más la velocidad para escapar de ese círculo mortal.

La tripulación estaba convencida de que ya habían logrado zafarse del peligro pero, de repente, una violenta explosión sacudió toda la nave.

La gran mayoría de los hombres del *USS Tang* no tuvo ninguna opción de salvar su vida. Tan sólo los oficiales, que se encontraban en la parte superior del submarino, pudieron salir por la escotilla, aunque no tuvieron tiempo ni de colocarse el chaleco salvavidas.

Mientras el submarino se hundía, un total de nueve hombres, incluyendo a O’Keane, logró salir a la superficie, pero a los pocos segundos cinco de los

supervivientes fueron arrastrados al fondo del mar por el hundimiento de la nave.

La tragedia se había consumado en unos pocos minutos. O'Keane, el teniente Leibold, otro oficial y un técnico de radar fueron los únicos tripulantes del *USS Tang* que se habían salvado.

Mientras se mantenían flotando en el agua, esperando ser localizados para su rescate, se llevaron una alegre sorpresa cuando, a la media hora, vieron emerger del agua un bote neumático de color naranja. A su lado aparecieron varios marineros del *USS Tang*. ¡Habían conseguido escapar del sumergible!

Manteniendo la sangre fría, se habían introducido en la cámara de escape y habían esperado a que se llenase de agua, antes de abrir la portezuela y salir hacia la superficie. Llegaron casi asfixiados, puesto que había habido un incendio en la sala de máquinas y la nave estaba llena de humo. Al poco rato, otro pequeño grupo de marineros consiguió también salir a la superficie.

De una tripulación de 88 hombres, sólo había 15 supervivientes^[12]. Una hora más tarde, fueron rescatados por uno de los barcos que formaban parte del convoy japonés. Trasladados a una prisión en Formosa, tuvieron la desdicha de recibir la visita, no precisamente de cortesía, de un grupo de supervivientes del *Matsumoto Maru*, el último barco que habían torpedeado. Durante varios días recibieron brutales palizas, en venganza por la muerte de sus compañeros. Posteriormente fueron enviados al campo de prisioneros de Omori, en Japón, en donde sufrirían unas atroces condiciones de internamiento.

Las autoridades niponas decidieron explotar al máximo el éxito del hundimiento del *USS Tang*, en un momento en el que la Marina de guerra nipona no gozaba de demasiadas ocasiones para celebrar victorias.

Por su parte, los norteamericanos seguían investigando las circunstancias que rodeaban el enigmático ataque al sumergible. Comprobaron que en esa fecha no había ningún submarino nipón merodeando por la zona, por lo que el hundimiento de la nave permanecía envuelto en el misterio.

Cuando los tripulantes del *USS Tang* fueron liberados por las tropas estadounidenses, el 29 de agosto de 1945, sólo permanecían con vida 9 de los 15 supervivientes del submarino. El resto había fallecido extenuado por el trabajo forzoso o por las epidemias que asolaban periódicamente los campos de prisioneros. Tanto O'Keane como Leibold habían superado también esta terrible prueba.

Las declaraciones del comandante del submarino serían decisivas para aclarar el extraño ataque al *USS Tang*. Los detalles aportados por O'Keane, que recibiría la Medalla de Honor del Congreso, fueron analizados por los expertos de la Marina y llegaron a una demoledora conclusión: ¡El torpedo procedía del propio submarino!

Una vez disparado, el artefacto había abandonado su rumbo, debido a algún error mecánico, y había ido girando hasta adoptar una inesperada trayectoria circular. Así pues, como si se tratase de un bumerán, había acabado regresando al punto de partida.

Aunque pueda resultar extraño que se diese este fallo tan grave, no lo era tanto. Los torpedos se habían convertido en una pesadilla para la Marina norteamericana, debido a su diseño defectuoso. Solían estar dotados de dos tipos de detonador, de tipo magnético y de contacto, y en numerosas ocasiones no llegaba a estallar ninguno de los dos.

Por ejemplo, en un ataque contra un carguero nipón anclado, de una salva de cuatro torpedos tres de ellos no explotaron al impactar en el casco y el cuarto se desvió, quedando varado en una playa. La mala calidad de los torpedos consiguió soliviantar a los altos oficiales de la Marina, que forzaron a la Oficina de Armamentos a reconocer que se habían cometido errores.

Realmente, las equivocaciones cometidas por los ingenieros eran incomprensibles. Como ejemplo significativo, basta señalar que la causa de que una clase de torpedos —concretamente el Mark XIV— sufriera un error en los ajustes de profundidad de unos cuatro metros se debía sencillamente a que el calibrado se había efectuado sin la carga explosiva. Naturalmente, al entrar en combate, los torpedos pesaban más de lo previsto y por lo tanto se desplazaban a más profundidad, con lo que algunos de ellos pasaban por debajo del buque enemigo, ante la perplejidad y la impotencia de los marineros encargados de dispararlos, convencidos de que habían realizado los cálculos correctamente.

Hasta finales de 1943, la calidad de los torpedos norteamericanos dejaba tanto que desear que se llegaba a necesitar una media de diez «peces» por cada barco hundido. En 1944 se solucionaron la mayoría de los problemas de diseño de estos artefactos, pero aún así las tripulaciones nunca acabaron de confiar plenamente en ellos.

Por lo tanto, un torpedo defectuoso había resultado ser el causante de la tragedia. Por una vez, un misterio quedaba totalmente resuelto; el *USS Tang*

había resultado ser un submarino *suicida*.

El terrible destino del Uss Indianapolis

Como si de un castigo divino se tratase, el crucero norteamericano *USS Indianapolis* pagaría muy cara su contribución a los bombardeos atómicos de Hiroshima y Nagasaki. En sus bodegas viajaron desde Estados Unidos hasta la isla de Guam los dos artefactos nucleares que arrasaban ambas ciudades, el 6 y el 9 de agosto de 1945.

En su viaje de regreso a una base naval en Leyte, en Filipinas, el buque sufrió un tan trágico como inexplicable episodio, sin precedentes en la historia de la US Navy; a los más supersticiosos les hizo pensar que fue el producto de un maleficio debido a la carga mortífera que había transportado en sus entrañas.

La noche del 29 de julio era calurosa y despejada. El capitán Iko Machitsura Hashimoto, al mando del submarino I-58 con una tripulación de 129 hombres, patrullaba las aguas cercanas al archipiélago filipino sin esperanzas de poder contribuir a una victoria del Imperio del Sol Naciente. Los submarinos nipones habían sido prácticamente barridos por los destructores y los ataques de la aviación. Tan sólo unos pocos se atrevían a desafiar el dominio absoluto de la armada estadounidense, entre ellos el I-58.

Cuando pasaban pocos minutos de las once de la noche, el capitán Hashimoto descubrió asombrado la presencia de un gran buque que se dirigía hacia su posición. ¡Era un destructor enemigo! Pese a que los buques norteamericanos tenían órdenes de navegar en zigzag en aguas poco seguras, precisamente para evitar ataques desde submarinos, el capitán del *USS Indianapolis*, Charles Butler MacVay, no había creído necesario recurrir a esa elemental medida de protección.

La ocasión para el I-58 era irrepetible. Pocas oportunidades volverían a tener de encontrarse ante un destructor sin escolta, con la posibilidad de atacarlo por sorpresa. De inmediato ordenó cargar los tubos delanteros y disparó tres torpedos. Eran las doce y cinco minutos del 30 de julio. Tras unos tensos segundos de espera, la euforia estalló en el interior del submarino; ¡los tres habían hecho blanco!

Por el periscopio pudieron comprobar cómo se incendiaba el destructor.

En menos de quince minutos, el *USS Indianapolis* fue engullido por las aguas, pero dos terceras partes de sus tripulantes tuvieron tiempo de arrojar al agua o, los más afortunados, subirse a los escasos botes de goma que habían podido rescatarse a tiempo, puesto que las lanchas salvavidas se habían hundido junto con el barco. En total fueron unos 800 marineros los que sobrevivieron al ataque, mientras que unos cuatrocientos quedaron atrapados y se hundieron con él.

Pese a que estaba aceptado por la Marina imperial japonesa el hecho de salir a la superficie para ametrallar a los supervivientes, el capitán consideró que ya había cumplido su misión. Además, la posibilidad de que acudiesen otros buques a auxiliar a los supervivientes era muy grande, por lo que el I-58 se alejó con rapidez.

Entre los marineros que habían salvado la vida reinó una relativa tranquilidad, convencidos también de que un momento a otro aparecerían los equipos de rescate. Gracias a los chalecos salvavidas y a algunas maderas procedentes del buque, la mayoría de los náufragos consiguió sobrevivir esa primera noche.

Con la llegada del nuevo día, la esperanza de ser avistados desde el aire se extendió entre todos los marineros, pero al poco tiempo apareció en escena una horrible pesadilla: ¡docenas y docenas de tiburones hambrientos!

Los implacables escualos les atacaron de repente, tiñendo rápidamente de rojo las aguas. La reacción de los desafortunados marinos es fácilmente imaginable; muchos intentaron trepar a los botes de goma, pero, en su desesperación, lo único que conseguían era volcarlos y condenar a sus compañeros a una muerte segura.

Los que tenían más sangre fría se acordaron de lo que indicaba un manual de la Marina para el caso de ser atacados por tiburones; se les debía asustar chapoteando en el agua y, en último extremo, propinándoles patadas. Sin embargo, la mayoría olvidó estas recomendaciones e, instintivamente, intentó huir nadando, pese a la inutilidad de esta acción.

Aunque tan sólo unos pocos recordaron las instrucciones de aquel manual, más tarde fueron más los que se acordaron —pero un sentido muy diferente— de la versión oficial de la Marina sobre el peligro de estos escualos:

«Los tiburones están increíblemente sobrevalorados, habiendo tan sólo tres casos de mordeduras de tiburón en todos los registros de la Marina».

Es posible que esta aseveración sirviera para tranquilizar a las tripulaciones antes de embarcarse en una ruta por áreas infestadas de tiburones, pero la verdad es que en esos momentos no servía en absoluto de consuelo a los marineros del *USS Indianapolis*. Unas horas después, los tiburones, que demostraron no sentirse concernidos por las disposiciones de la Marina estadounidense, se dieron por satisfechos con su inesperado festín y se marcharon pero, por desgracia para los náufragos, su presencia continuaría amenazante a lo largo de los días siguientes^[13].

Con el paso de las horas fue cada vez más evidente que no se había enviado ninguna misión de rescate y el nerviosismo comenzó a extenderse entre los marineros. La sensación de haber quedado abandonados en mitad del océano se hizo más intensa a la puesta del sol. A partir de ese momento no podrían localizarlos desde el aire, por lo que debían estar preparados para pasar de nuevo toda la noche en aquellas aguas.

Mientras tanto, aunque resulte difícil de creer, la Armada norteamericana no tenía ninguna noticia del hundimiento del *USS Indianapolis*. Un inexplicable error de coordinación provocó que las distintas secciones encargadas de hacer el seguimiento de los buques creyesen que era otra la que debía hacerse cargo del *USS Indianapolis*, por lo que nadie echó en falta las emisiones procedentes de su equipo de radio, ni a nadie se le ocurrió establecer comunicación con él. Así pues, en esos momentos, ningún avión ni ningún barco de rescate estaba en camino para salvar a aquellos desdichados hombres.

Los días fueron transcurriendo y las condiciones de los supervivientes iban empeorando cada vez más. La preocupación por los tiburones pasó a ser una más entre las muchas a las que debían enfrentarse. Obviamente, la principal era la sed, que atormentaba sus reseca gargantas. Algunos consiguieron vencerla con la ingestión de su propia orina y de pequeñas dosis de agua de mar, pero otros, ya enloquecidos por la sed, no pudieron resistir la tentación de beber el agua salada a grandes tragos, con lo que tan sólo conseguían acelerar su muerte.

Otro enemigo temible fue el sol del trópico, que caía casi verticalmente sobre sus desprotegidas cabezas. Al no disponer de ninguna sombra, varios marineros sufrieron fatales golpes de calor, mientras que la mayoría mostraba profundas quemaduras. Obsesionados con estos tormentos, pocos pensaban en la inexistente comida.

Quienes sí pensaban en ella eran sus improvisados e indeseados compañeros de singladura oceánica, los tiburones, que de vez en cuando se aproximaban al extenso grupo en busca de alimento. Aproximadamente, cada diez minutos un marinero caía víctima de estos implacables depredadores.

Finalmente, al quinto día, un avión estadounidense que estaba realizando una misión rutinaria de reconocimiento fue testigo de un insólito espectáculo; cientos de marineros puestos en pie sobre sus inestables botes, agitando sus camisas al viento y gritando de alegría, eufóricos porque la visión del aeroplano les anunciaba que el infierno que estaban sufriendo llegaba a su fin. Tras dar varias vueltas en círculo para demostrar que ya habían sido localizados, el piloto dio aviso para que se enviase urgentemente un barco de rescate.

Pese a todas las penalidades sufridas, un total de 318 marineros consiguieron salvar la vida. Aunque esta cifra es sorprendentemente alta, teniendo en cuenta las trágicas circunstancias a las que tuvieron que enfrentarse, la realidad es que la cantidad de marineros que murieron víctimas de la sed, el calor o los tiburones ascendió a más de medio millar. El capitán MacVay, que sobrevivió al desastre, tuvo que enfrentarse a un consejo de guerra, acusado de no haber tomado las precauciones necesarias para evitar el ataque del submarino. Además, se le acusó de no haber organizado correctamente la evacuación del buque. Pese a contar con una excelente hoja de servicios, MacVay fue declarado culpable.

Dejando de lado las responsabilidades, siempre perdurará al misterio de saber cómo fue posible que nadie en la US Navy advirtiese la desaparición de un buque tan emblemático como el *USS Indianapolis* durante cinco interminables días. Pero el dato que quedará para la Historia es el balance final de 878 fallecidos de una tripulación de 1196 hombres, lo que sitúa el hundimiento del *USS Indianapolis* y la posterior odisea de los supervivientes como la mayor tragedia sufrida por la Marina estadounidense durante la Segunda Guerra Mundial.

El Submarino que pudo cambiar la historia

La guerra en el Pacífico pudo haber acabado en 1944 con un acuerdo de paz presentado por Japón al gobierno de Estados Unidos. De este modo, las

bombas atómicas que transportó el *USS Indianapolis* en sus bodegas y que cayeron sobre Hiroshima y Nagasaki en agosto de 1945 nunca habrían sido lanzadas.

Este giro espectacular a la contienda podría haber sucedido si un submarino japonés, el I-52, no hubiera sido hundido en medio del Atlántico por un avión torpedero norteamericano, cuando se dirigía a una base de submarinos nazis en Francia.

En el interior de este enorme sumergible de carga, entre varias toneladas de materias primas estratégicas, viajaba la propuesta de paz que Japón pretendía hacer llegar al gobierno de Franklin D. Roosevelt, a través del agregado naval japonés en Suiza, Yoshikazu Fujimura, que había estado celebrando negociaciones secretas con el representante estadounidense en dicho país, Allen Dulles, futuro director de la CIA.

El I-52 había zarpado en marzo de 1944 desde el puerto japonés de Kure, en el que sería su viaje inaugural y, a la postre su última singladura. El recorrido había incluido una parada en la colonia británica de Singapur, en esos momentos en poder de los japoneses, y había proseguido a través del Índico hasta doblar el Cabo de Buena Esperanza. Una vez en el Atlántico, el I-52 navegaba justo por el centro del océano para mantenerse lejos de la aviación aliada que operaba desde bases terrestres. El destino era Lorient, en la Francia ocupada por los nazis.

Sistemáticamente, el submarino navegaba en inmersión durante el día y en superficie durante la noche, lo cual permitía una mayor velocidad a la vez que recargar las baterías para la jornada siguiente.

En la noche sin luna del 23 de junio de 1944, cuando el I-52 se encontraba en medio del Atlántico, a 1.200 millas al oeste de las islas de Cabo Verde, se reunió en alta mar con el submarino alemán U-530 para recibir combustible y un radar antiaéreo. Al sumergible nipón subieron también dos técnicos de radar y un piloto encargado de guiarlo hasta Lorient.

Pero los alemanes no sabían que los Aliados ya habían descifrado su código secreto Enigma, por lo que las maniobras de los dos submarinos habían sido detectadas. El Mando de Operaciones Navales preparó la emboscada. El portaaviones *USS Bogue* sería el encargado de interceptar y hundir ambos submarinos.

Mientras el precavido U-530 continuó sumergido su patrullaje por el Atlántico, el confiado I-52 reanudó su viaje desplazándose por la superficie.

Poco después de que ambos submarinos se separasen, un avión torpedero *Avenger* procedente del *USS Bogue* localizó en la oscuridad al I-52 gracias a su radar. Descendiendo en picado sobre el submarino nipón, el avión pilotado por el comandante Jesse Taylor lanzó bengalas de iluminación y dos bombas de 250 kilos. Pero Taylor sintió el peso de la responsabilidad y, traicionado por los nervios, erró su puntería y las bombas cayeron al mar.

Al verse descubierto, de inmediato el I-52 se lanzó a una inmersión desesperada tratando de escapar de los proyectiles y, levantando columnas de espuma, en pocos minutos había desaparecido de la superficie. Pero Taylor contaba con boyas detectoras de sonido, que flotaban por la zona para poder localizar a su presa. Al escuchar el ruido de las hélices del sumergible desde su cabina, el piloto norteamericano pudo localizarlo. Tan sólo le quedaba un torpedo de guía acústica; lo lanzó y continuó escuchando las hélices hasta que, de pronto, se escuchó una tremenda explosión, seguida de un silencio sepulcral.

Era la primera vez que se utilizaba en combate un torpedo de esas características, por lo que ni Taylor ni el comandante del portaaviones quedaron completamente seguros de que el submarino hubiera sido hundido. Se temieron que el torpedo hubiera explotado lejos de su objetivo, inutilizando las boyas acústicas, lo que explicaría el silencio posterior a la deflagración.

Aunque al cabo de unos minutos la superficie del mar se llenó de restos de ropa, sandalias o manchas de aceite, eso no fue en absoluto concluyente, puesto que se trataba de un truco que solían emplear las tripulaciones de los submarinos para aparentar que habían sido hundidos y, por lo tanto, lograr así que sus perseguidores pusieran fin a la caza. Los alemanes, para este fin, solían llevar incluso tripas y vísceras de animales, que eran arrojadas al agua para que los barcos de superficie enemigos creyesen que la tripulación había perecido reventada por la explosión de alguna carga de profundidad.

Las dudas continuarían durante varios días, pues los mensajes cifrados que se intercambiaban entre Tokio y Berlín no denotaban que el viaje del I-52 hubiera sufrido ningún imprevisto, por lo que, aparentemente, el sumergible nipón continuaba su rumbo a la costa atlántica de Francia.

Pero las dudas de los Aliados no tenían razón de ser. En realidad el submarino se había hundido al recibir el impacto del torpedo lanzado por el *Avenger* de Taylor, pereciendo sus 112 tripulantes.

Tras la guerra, el hundimiento del I-52 quedó arrinconado como un episodio más de la guerra submarina, hasta que en 1990, tras la desclasificación de los documentos que Washington poseía sobre aquella acción naval, salió a la luz pública el alcance real de aquel viaje.

Un veterano de la guerra de Vietnam y experimentado buscador de naufragios, Paul Tidwell, seguía desde hacía tiempo la pista del I-52, del que sospechaba que podía transportar oro. Buscando información sobre el submarino en el Archivo Nacional de la capital estadounidense, Tidwell se quedó de piedra al encontrar entre una montaña de documentos «la transcripción de las emisiones por radio encriptadas que emitió el I-52, que había permanecido durante casi medio siglo clasificada como *máximo secreto*. Los mensajes —prosigue Tidwell— fueron enviados antes de reunirse con el U-530, describiendo los documentos que iban en las valijas diplomáticas del submarino».

Según la información de la que disponía Washington, además de la propuesta de paz, el submarino transportaba 228 toneladas de estaño, más de dos toneladas de opio, tres de quinina, 54 de caucho y 146 lingotes de oro, con un peso total de dos toneladas y valorados en unos treinta millones de dólares. El opio era para uso médico, como base de la morfina, y el oro era el medio de pago convertible ante la moneda alemana, porque el yen no era aceptado.

Además de este valioso material, en el submarino viajaban catorce jóvenes ingenieros de la empresa Mitsubishi con la misión de volver a Japón con los últimos avances de la industria de guerra alemana, como los motores de reacción o las armas dirigidas por radio.

Tidwell, después de proseguir sus investigaciones en Alemania, reunió un equipo de inversores suficiente para alquilar un excelente navío oceanográfico ruso, el *Yuzhmorgeologiya*, así como un sofisticado sonar y un batiscafo teledirigido, el *Neptun*, también de fabricación rusa. Además, contó con la participación de algunos de los expertos que habían localizado el *Titanic*. El reto de hallar el submarino hundido no era nada fácil; poco antes de dar comienzo a la misión, un equipo competidor británico había tenido que retirarse al ser incapaz de encontrarlo.

Tidwell se guió por las coordenadas proporcionadas en su día por el portaaviones norteamericano, pero el lugar en el que debía estar el I-52 el fondo marino aparecía totalmente limpio. Tras dos semanas de búsqueda, la

misión se daba por fracasada y comenzó a planificarse el regreso.

Pero el tenaz investigador norteamericano no se dio por vencido y tuvo una brillante idea. Durante su estancia en Alemania había localizado el diario de navegación del submarino germano que se había encontrado con el nipón. Ahora, los cálculos se harían sobre los datos recogidos por el comandante alemán. En el primer barrido realizado en la nueva zona de exploración, el sonar mostró una raya minúscula pero nítida: ¡era el submarino japonés!

El I-52 había sido localizado a 5.200 metros de profundidad —el *Titanic* está a 3.795 metros—, en medio de la línea imaginaria que uniría las islas caribeñas de Barbados y las africanas de Cabo Verde. La noticia fue acogida con sorpresa por la propia Marina norteamericana, que nunca estuvo totalmente segura de haber echado a pique al submarino.

Quien también se sorprendió fue el gobierno de Tokio. El Ministerio de Hacienda nipón, sin duda pensando en las dos toneladas de oro que hay en su interior, se apresuró a señalar que el navío y su carga eran propiedad del gobierno de Japón.

Pero la ley del mar dice otra cosa: los pecios en aguas internacionales pertenecen al descubridor y el Tribunal Supremo de Estados Unidos ya ha creado jurisprudencia en este sentido desde un caso resuelto por este órgano en 1990.

En opinión de Tidwell, «en las valijas diplomáticas del I-52 hay documentos que podrían crear una tormenta de preguntas», insinuando que el contenido de algunos de esos papeles podría perjudicar a la imagen de Japón.

Para los que consideran que, si había algún documento de valor, lo más probable es que ya no quede rastro de él, Tidwell está convencido de que «debido a la extrema profundidad y a la baja temperatura del agua, es posible recuperarlos intactos».

Este investigador volvió a visitar el submarino en 1998, con el apoyo del buque ruso *Akademic Keldysh Mstislav*. Un detenido estudio del I-52 demostró que está prácticamente intacto en el fondo marino. La razón es que, debido a la falta de oxígeno a tanta profundidad, el casco no se oxida, conservándose en buen estado. Tan sólo se advierten los daños causados por el torpedo y algunas abolladuras producidas en la proa al chocar contra el fondo.

La solidez del casco dificulta hacer una abertura lo suficientemente

grande para la entrada del robot submarino encargado de explorar el interior. Aún así, consiguieron rescatar algunas pertenencias personales de los marinos nipones que había esparcidas por el exterior.

El propósito de Tidwell es reflotar el submarino inyectándole espuma, y trasladarlo después a Estados Unidos, una operación que podría durar unas seis semanas y que alcanzaría un coste de unos diez millones de dólares. De todos modos, una vez despojado de su valioso cargamento, Tidwell no tendría inconveniente en devolver el submarino a Japón.

Por su parte, el interés de Tokio se centra sobre todo en devolver los restos de los tripulantes a sus familiares, aunque ha asegurado que, en caso de que culminase con éxito la operación de rescate del I-52, reembolsaría a Tidwell todos los gastos empleados y le permitiría quedarse con el diez por ciento del oro que transportaba el sumergible.

Pero, ¿realmente el I-52 estuvo a punto de cambiar la historia de la Segunda Guerra Mundial? Pese a las supuestas pruebas presentadas por Tidwell, se está muy lejos de poder afirmar que, en efecto, aquel submarino transportaba una oferta de paz en firme del gobierno nipón al de Estados Unidos.

Cuesta creer que para plantear esa posibilidad Tokio recurriera a un método tan poco práctico como escasamente seguro. De hecho, si de verdad se hubiera deseado alcanzar un armisticio, lo lógico es que los intentos hubieran continuado después del frustrado viaje del submarino, y no existe ninguna constancia de que eso haya sucedido.

Además, un año después del supuesto envío de esa propuesta de paz, y cuando era evidente que Japón nunca se alzaría con la victoria, el gobierno nipón rechazó varios ofrecimientos de los norteamericanos para evitar que la guerra continuase.

Pese a que hay que mostrarse escéptico ante la posibilidad de que haya que reescribir la historia de la Segunda Guerra Mundial si los documentos del U-52 salen algún día a la luz, de lo que no hay duda es de que ese submarino encierra numerosos secretos apenas imaginables.

Está lejos el día en que el casco del I-52 pueda ser iluminado de nuevo por el sol del Atlántico, pero hasta ese día, su valioso cargamento ejercerá un irresistible atractivo para los modernos buscadores de tesoros, así como para los amantes de los misterios históricos.



El imponente acorazado de bolsillo Graf Spee, pasando bajo el puente del puerto de Kiel. Acabaría cayendo en una trampa hábilmente tejida por los británicos.



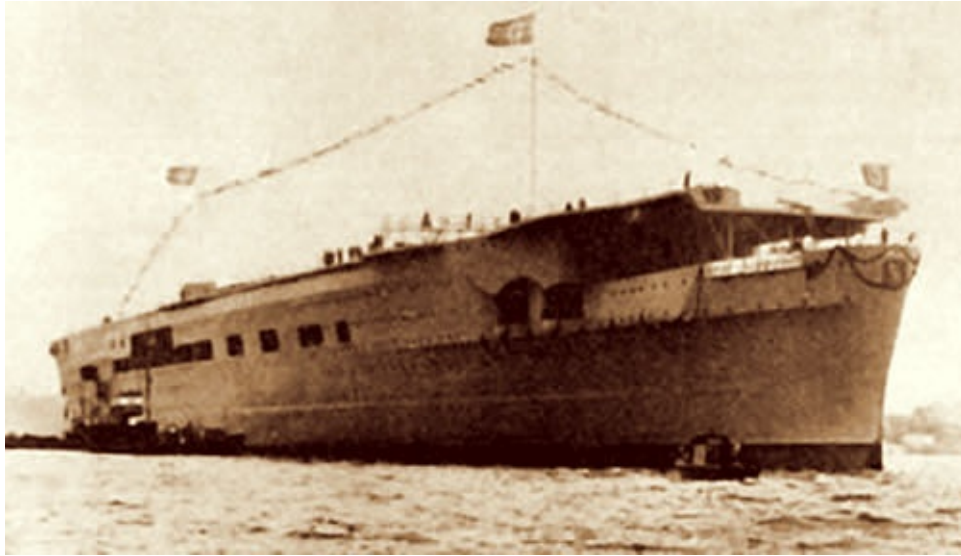
El Graf Spee poco antes de ser hundido en el Mar del Plata. Su capitán, Hans Langsdorff, decidió hundirlo para que no cayera en manos enemigas.



El Graf Zeppelin, durante su construcción en los astilleros de Kiel. Hubiera sido el primer portaaviones de la Marina de guerra germana.



El portaaviones alemán, en el día de su botadura, pese a no estar terminado. Sería una de las escasas jornadas gloriosas de este barco maldito.



El portaaviones en el mar, en unas pruebas de flotación. Nunca llegaría a ser entregado a la Marina de guerra y acabaría en manos de los soviéticos.



El acorazado Tirpitz con pintura de camuflaje, bajo el nuboso cielo noruego. Churchill estaba obsesionado con su destrucción. Para protegerlo, Hitler ordenó que no saliera nunca a alta mar.



Los integrantes de la tripulación del bombardero británico Lancaster ED-763, pilotado por Derrick Anning, que consiguió hundir el Tirpitz.



Imagen del majestuoso Cap Arcona, cuando aún era un transatlántico destinado a cruceros de placer.



El submarino norteamericano USS Tang, que acabaría hundido en unas insólitas circunstancias.



De manera inexplicable, durante cinco días nadie en la Marina norteamericana advirtió la ausencia del USS Indianapolis, hundido por un submarino nipón.



Simulación por ordenador del aspecto que tenía el submarino japonés I-52. Hoy descansa en el fondo del mar, guardando un extraordinario secreto que podría cambiar la historia del conflicto.

Capítulo V

Muertes misteriosas

Durante la desgarradora tragedia que fue la Segunda Guerra Mundial se produjeron cincuenta millones de muertes. La inmensa mayoría de ellas las sufrieron individuos anónimos, que han pasado a engrosar las terribles estadísticas de aquel conflicto. Pero hubo otras muertes que no es posible pasar por alto. Son las que afectaron a personajes que fueron clave en el desarrollo de la contienda o que destacaron por su popularidad, y que aún permanecen rodeadas de misterio. Pese al tiempo transcurrido, sorprende saber que no se conocen las circunstancias en las que ocurrieron algunas de estas muertes, y sorprende aún más conocer que la apertura de algún archivo podría despejar para siempre esas incógnitas.

¿Qué intereses ocultan estas muertes para que no se sepa toda la verdad sobre ellas? En este capítulo se intentará dar respuesta a estos interrogantes, aunque la realidad de los hechos tardará todavía mucho tiempo en abrirse paso.

La enigmática muerte de Leslie Howard

Una de las incógnitas de la Segunda Guerra Mundial que probablemente nunca llegará a despejarse es la de la muerte del célebre actor británico Leslie Howard. Su trágica desaparición cuando viajaba a bordo de un avión civil, en un encuentro mortal con aparatos alemanes, podría achacarse a los riesgos que suponía atravesar los cielos europeos durante la contienda, pero existen varios elementos que hacen que el ataque que sufrió el aeroplano en el que viajaba el artista se preste a inquietantes interpretaciones.

Leslie Howard Stainer había nacido en Londres, en el seno de una familia

de origen húngaro, el 3 de abril de 1893. Tras finalizar sus estudios entró a trabajar en un banco, apoyado por su padre, que era agente de bolsa.

Combatió en el Ejército británico durante la Primera Guerra Mundial, pero sufrió unos problemas de salud psíquica a consecuencia de la tensión del combate que, a la postre, le acabarían descubriendo sus cualidades artísticas. En efecto, estando enfermo se le recomendó que se dedicase a la interpretación, como método terapéutico. Howard se tomó muy en serio el tratamiento y comenzó a revelarse, para sorpresa de todos, como un gran actor.

En 1916 se casó con Ruth Evelyn Martin, con la que continuaría felizmente casado hasta que su vida se truncó poco después de cumplir cincuenta años.

Al finalizar la Gran Guerra se introdujo en el ambiente teatral londinense y alcanzó rápidamente el reconocimiento del público, lo que le llevó a interpretar algunos papeles en el cine mudo británico. Sus cualidades no pasaron desapercibidas para los empresarios de Broadway, que le requirieron para que se trasladase a los escenarios neoyorquinos.

Howard aceptó y logró ganarse también el respeto y la admiración del público norteamericano, que sería el que finalmente le encumbraría. Su primer contacto con Hollywood llegaría en 1930, interpretando el papel protagonista de la película *Outward Bound*, dirigida por Robert Milton.

A partir de aquí, la trayectoria artística de Howard no hizo más que ascender, interviniendo en muchas de las películas que marcaron la década de los treinta, como *La pimpinela escarlata* (1935), *Pígmalión* (1938) o la archiconocida *Lo que el viento se llevó* (1939).

Además, el actor británico tiene en su haber el descubrimiento de otra estrella del celuloide, si cabe, más grande: Humphrey Bogart. Howard lo recomendó cuando no era más que un actor de segunda fila para interpretar la película *El bosque petrificado* (1936), ya que ambos habían representado esa pieza cuando era una pieza teatral y el inglés guardaba de él un excelente recuerdo. El futuro protagonista de *Casablanca* le estaría siempre enormemente agradecido por ese gesto, que le abriría las puertas de los estudios de Hollywood.

Pero Leslie Howard no se limitó a interpretar papeles en el cine; al estallar la Segunda Guerra Mundial destacó por su compromiso personal con el esfuerzo de guerra aliado. De nuevo, tras su experiencia en la guerra de

1914-18, se ponía al servicio de su país.

Howard entabló una sólida relación con los servicios secretos británicos, que consideraron que, aprovechando su fama, podía colaborar impartiendo conferencias por todo el mundo solicitando el apoyo para los Aliados.

Su voz sirvió también para lanzar mensajes antinazis a través de la radio y protagonizó varias películas de propaganda, como *The first of the Few*^[14], que relataba la historia del famoso avión de caza *Spitfire*. Estas películas tenían como objetivo proporcionar ánimos a la población británica en su resistencia ante los despiadados ataques de la *Luftwaffe*. Pero sería precisamente la Fuerza Aérea alemana la que acabaría con su vida. El 1 de junio de 1943, a las nueve y media de la mañana, un avión bimotor *Douglas DC-3* de la BOAC (British Overseas Airways Corporation), denominado *Ibis*, despegaba del aeropuerto lisboeta de Portela. Su destino era el aeródromo inglés de Whitchurch.

En principio el actor tenía previsto viajar en el siguiente avión, pero tres anulaciones de última hora permitieron a Howard y su agente, Alfred Chenhalls, subir al *Ibis*. Como si de un mal presagio se tratase, en total debían viajar catorce pasajeros, pero, al cubrirse solamente dos de las bajas producidas en el pasaje, finalmente el vuelo partió con trece.

El trayecto no dejaba de ser arriesgado, pues la ruta atravesaba el golfo de Vizcaya, que estaba en el radio de acción de las bases de la *Luftwaffe* en territorio francés. Para advertir del carácter civil del avión, éste iba pintado de color azul celeste y mostraba claramente en el fuselaje su número de identificación. En ocasiones anteriores los aviones germanos se habían aproximado a él y, tras comprobar que se trataba de un aparato civil, se alejaban dejándole continuar el viaje. Sin embargo, en esta ocasión todo sería muy diferente.

En la mañana de aquel fatídico 1 de junio, una formación de ocho aviones alemanes *Junkers Ju 88* sobrevolaba el golfo de Vizcaya para proteger la ruta de entrada y salida de los submarinos nazis que tenían su base en las costas francesas. A las 12.45, los aparatos germanos avistaron el *Ibis*. En esos momentos el tiempo en la zona era tranquilo y despejado, por lo que eran fácilmente visibles los distintivos que señalaban que se trataba de una aeronave civil.

Sin que mediara advertencia, uno de los *Junkers* abrió fuego contra el *Ibis* e inmediatamente otros cinco ametrallaron al indefenso avión. Los tanques de

combustible del DC-3 explotaron y el fuselaje se partió en dos. Evidentemente, no hubo ningún superviviente.

¿Cuál fue la razón de este ataque, a todas luces injustificado? Existen varias hipótesis, aunque es difícil poder decantarse por alguna.

En primer lugar, es posible que se produjese alguna confusión en la identificación del aparato. Pese a ser un día claro, el sol pudo deslumbrar a la tripulación del primer *Junkers* que disparó, creyendo tener ante ellos un avión de combate.

Otra posible explicación era la presencia entre el pasaje de un influyente judío de origen alemán, Wilfrid Israel, que logró escapar con vida de Alemania poco después de la subida de los nazis al poder, dejando atrás un próspero negocio en Berlín. Exiliado en Londres, Israel creó una organización destinada a acoger a los refugiados judíos que habían conseguido también huir del Tercer Reich.

Este hecho le supuso figurar en la *lista negra* de los servicios secretos nazis. Su estancia en Portugal se debía a un proyecto para coordinar, una vez finalizada la guerra, la emigración a Palestina de los judíos perseguidos en el continente europeo. Además, Wilfrid Israel estaba en contacto con varios científicos judíos, a los que intentaba convencer para que se sumasen a la causa aliada.

Teniendo en cuenta que los agentes alemanes se movían con cierta libertad en Lisboa, es prácticamente seguro que no les pasó por alto el que Israel figurase en la lista de pasajeros y comunicasen este dato a Berlín.

Del mismo modo, la presencia de Leslie Howard entre el pasaje pudo haber sido también comunicada a Berlín. Al parecer, el ministro de Propaganda, Joseph Goebbels, albergaba un cierto odio contra el actor, consciente de la influencia del británico entre la opinión pública. Sin duda, el compromiso de Howard con la causa aliada y sus proclamas antinazis podían ahuyentar los apoyos, ya escasos, que Alemania conservaba aún entre los países neutrales, por lo que no se puede descartar que, al conocer que Howard viajaría en ese avión, alguien diese la orden de derribarlo. Aunque ¿era tan decisiva la labor propagandística del actor como para confeccionar un plan con el objetivo de asesinarlo?

Pero Churchill tenía otra visión de estos mismos hechos, o al menos eso es lo que dejó escrito en sus memorias. Según él, entre el pasaje del *Ibis* figuraba un hombre con un aspecto físico parecido a él mismo; grueso, un

poco encorvado y fumando un cigarro puro, posiblemente hizo pensar a algún agente alemán que se trataba del mismísimo *premier* británico. En esas fechas, Churchill había sido visto en el norte de África y Gibraltar, por lo que era posible que hubiera llegado a Lisboa para, desde allí, emprender viaje de regreso a Londres.

Cuando Churchill se enteró del cobarde ataque sufrido por el *Ibis*, sintió una profunda pena, puesto que presumiblemente los pasajeros habían muerto porque los alemanes creían que él viajaba en el aeroplano. El político inglés sintió especialmente la pérdida de Howard, por el que sentía una gran admiración.

¿Estaba Churchill en lo cierto al sospechar que los nazis habían intentado acabar con su vida? No existe ninguna prueba de ello y tampoco podemos otorgar una total credibilidad a lo expuesto en sus memorias, ya que, a lo largo de su extensa obra, en algunas ocasiones falta a la verdad para salvaguardar así las fuentes de información de que disfrutaron los Aliados o para esquivar alguna cuestión espinosa que podría dejar a él o a su país en mal lugar.

Achacando el derribo del *Ibis* a un atentado contra su vida, ¿pretendía eliminar otras explicaciones que pudieran suponerle algún tipo de incomodidad?

Con posterioridad al ataque sobre el aeroplano circuló un rumor por el que se aseguraba que si entre el pasaje había una persona que guardaba un gran parecido con Churchill era precisamente, ¡porque se trataba de un doble!

Según esta hipótesis, los servicios secretos, o quizás el mismo Churchill, decidieron que un doble suyo viajase en el avión para, de este modo, despejar la ruta que debía seguir el avión en el que viajaba el Churchill auténtico, en su regreso a Gran Bretaña desde el norte de África.

Esto explicaría el desconsuelo que mostró el estadista inglés cuando conoció la noticia. Aunque se trata de una especulación sin ninguna base documental, tampoco se puede rechazar esta posibilidad. Pero si esto fuera así, no hay duda de que habría sido muy difícil de justificar el hecho de que se pusiera en riesgo la vida de todo el pasaje de un avión civil para proteger la ruta del avión del primer ministro.

De todos modos, es muy difícil que sepamos alguna vez la verdad. La respuesta podría haber estado en los archivos de la *Luftwaffe*, pero el mariscal Goering se encargó de destruirlos por completo antes de finalizar la

contienda. Por otra parte, ninguno de los tripulantes de los *Junkers* que atacaron al DC-9 sobrevivió a la guerra para ser interrogado por los Aliados.

Por lo tanto, a no ser que en los archivos secretos británicos figure alguna información que arroje luz sobre el asunto, nunca sabremos a ciencia cierta por qué el avión en el que viajaba Leslie Howard —y quién sabe si algún doble de Churchill— fue derribado cuando sobrevolaba las aguas del Atlántico.

Sikorski, ¿accidente o sabotaje?

Una de las muertes más inquietantes y, a la vez, más polémicas de la Segunda Guerra Mundial, es la del primer ministro polaco en el exilio y jefe de sus Fuerzas Armadas, el general Wladyslaw Sikorski. Las oscuras circunstancias que rodean su fallecimiento, al caer al mar el avión en el que acababa de despegar del aeropuerto de Gibraltar, han dado lugar a todo tipo de suposiciones.

Estas conjeturas vienen dadas por el hecho de que —como si de una novela policíaca se tratara— existía más de un interesado en que Sikorski desapareciera físicamente. La realidad es que, a partir de su muerte, se desbrozaron algunos caminos entre los aliados occidentales y la Unión Soviética que hasta ese momento presentaban numerosos escollos de difícil solución, evitando así que peligrase la alianza entre las potencias que luchaban contra la Alemania nazi.

Para comprender plenamente la importancia de la muerte de Sikorski, así como los diversos intereses que confluían en ella, es necesario conocer la trayectoria vital del líder polaco.

Nacido en 1881 en Tuszów Narodowy, cuando esta localidad formaba parte del Imperio Austrohúngaro, desde muy joven se integró en los movimientos que luchaban por la independencia polaca. Durante la Primera Guerra Mundial sirvió en la Legión polaca con el grado de teniente coronel. Su valiente y enérgica actitud contra los bolcheviques en 1920, logrando poner en retirada al Ejército ruso cuando éste esperaba una fácil victoria, le supuso a Sikorski adquirir un gran prestigio, no sólo en su país, sino también en el extranjero.

Sikorski fue nombrado primer ministro en 1922, pero en 1923 pasaría a

ser ministro de la Guerra, un cargo que desempeñaría durante un año. Sin embargo, su carrera política se vería truncada en 1926, al quedar relegado del gobierno tras el golpe de estado del mariscal Jozef Pilsudski.

Cuando los alemanes invadieron Polonia, el 1 de septiembre de 1939, Sikorski seguía alejado de las esferas de poder. Quizás por este motivo se le negó la posibilidad de mandar las tropas que defendían Varsovia, aunque él era la persona más adecuada para ello, puesto que ya en una ocasión había rechazado a un invasor mucho más poderoso.

Una vez derrotado el Ejército polaco, Sikorski se exilió en París, tomando sobre sus hombros el peso de la representación de su país y asumiendo el mando de las tropas polacas que lucharían junto a los Aliados, con el objetivo de regresar algún día a una Polonia liberada, un sueño que nunca vería cumplido. Su estancia en la capital gala no duró mucho, puesto que tuvo que huir de nuevo ante el avance alemán, refugiándose en Londres.

Al año siguiente, el 14 de agosto de 1941, Sikorski —presumiblemente presionado por los Aliados occidentales— firmaría una declaración común de amistad y colaboración con la Unión Soviética que aparentemente ponía fin al conflicto entre ambos países, pues el Ejército Rojo ocupaba la franja oriental de Polonia desde 1939. Por este acuerdo, se concedía una amnistía general para todos los ciudadanos polacos que estuvieran detenidos en territorio soviético, incluidos los prisioneros de guerra.

Sikorski se dispuso a reorganizar su ejército con el fin de ponerlo a disposición de los Aliados. Para ello, en cumplimiento del pacto, se dirigió a las autoridades soviéticas para solicitar que liberasen a los oficiales polacos que habían sido hechos prisioneros por las tropas rusas en su avance por Polonia. Pero las respuestas a las demandas polacas eran siempre dilatorias: «Los hemos liberado a todos; tened paciencia, hay problemas con el transporte...».

Aquí surgiría el primer roce entre ambos gobiernos; los rusos se mostraban cada vez más evasivos respecto a la suerte que habían corrido los oficiales polacos. En una ocasión, el embajador polaco en Moscú se reunió personalmente con Stalin. Ante la presión del diplomático, Stalin efectuó una llamada a la policía secreta para indagar sobre el destino de los militares. Al terminar la conversación, el líder soviético, visiblemente contrariado, se limitó a cambiar de tema, ante la perplejidad del embajador.

El general Sikorski decidió tomar el asunto en sus manos y, acompañado

del general Anders, se dirigió a Moscú para entrevistarse con Stalin. Los polacos le entregaron una lista de 4.000 oficiales que debían encontrarse en los campos de trabajo soviéticos de Kozelsk, Starobielsk y Ostaskov, pero cuyos jefes les habían confirmado que ya no se encontraban allí.

La pregunta que formularon a Stalin fue directa: «¿Dónde están?» El dictador, mostrándose incómodo, se limitó a responder evasivamente: «Se habrán escapado...».

El general Anders, con gesto escéptico, insistió: «Entonces, ¿dónde habrán ido?».

Stalin respondió con despreocupación que posiblemente hubieran escapado rumbo a la remota Manchuria, aunque enseguida rectificó y planteó la posibilidad de que se encontrasen en poder de los alemanes, encontrando así la excusa perfecta para eludir cualquier responsabilidad.

La delegación polaca se marchó de Moscú convencida de que Stalin les había mentado y que en realidad se negaba a liberar a sus compatriotas. La desconfianza entre ambos gobiernos se prolongaría a lo largo del tiempo; teniendo en cuenta que Sikorski estaba refugiado en Londres, esta fuente de tensión resultaba muy perjudicial para la colaboración entre británicos y soviéticos.

Pero la tirantez entre el Kremlin y el gobierno polaco en Londres se convertiría en enfrentamiento directo el 13 de abril de 1943. Ese día, Radio Berlín anunciaba el descubrimiento de unas enormes fosas comunes en Katyn, cerca de Smolensk, en territorio soviético. Según aseguraba la emisora germana, «todos los cadáveres llevan el uniforme del Ejército polaco, las manos atadas y presentan un agujero en la nuca producto de un disparo en la nuca».

En cuanto a la identidad de los fallecidos, los alemanes explicaban que esos oficiales «estaban detenidos en un campo de prisioneros en Kozelsk y fueron transferidos a Smolensk en trenes de ganado en febrero y marzo de 1940. Más tarde fueron trasladados a Katyn, donde fueron asesinados. Se calcula que el número de oficiales ejecutados asciende a 10.000, número que se corresponde con todos los cuadros del Ejército polaco arrestados por los soviéticos». De todos modos, esta cifra se demostraría exagerada, puesto que acabarían contabilizándose 4.143 cadáveres.

Naturalmente, cuando Sikorski se enteró de la noticia comprobó cómo encajaban ahora las piezas del irresoluble rompecabezas en que se había

convertido el destino de sus compatriotas. Por su parte, Moscú contraatacó asegurando que los prisioneros polacos habían estado «construyendo carreteras» hasta que llegaron los alemanes y los asesinaron.

Era fácil descubrir la verdad; tan sólo había que dilucidar cuándo habían sido enterrados aquellos cuerpos. Si era cierto que habían muerto en 1940, los responsables eran los soviéticos; si la fecha era posterior al verano de 1941, serían los alemanes. Por lo tanto, Sikorski solicitó a la Cruz Roja Internacional que se encargase de la investigación.

Pero esta decisión de los polacos fue la gota que colmó el vaso de la paciencia de Stalin. El 26 de abril, Radio Moscú anunciaba que la Unión Soviética rompía relaciones con el gobierno polaco en el exilio por haber aceptado la versión alemana sobre la masacre descubierta en Katyn. Los británicos, entre dos fuegos, decidieron apoyar a sus aliados soviéticos, a la vez que intentaron apaciguar a los polacos.

En uno de los ejercicios de cinismo más grandes de la Historia, los alemanes auspiciaron una comisión médica internacional, integrada por especialistas procedentes de diversas universidades europeas, para que investigaran los pormenores de la matanza sobre el terreno. Teniendo en cuenta que en toda la región que rodeaba a Katyn existían centenares de fosas comunes en las que reposaban los restos de los civiles masacrados por las SS—incluyendo mujeres y niños—, ya fuera simplemente por ser judíos o por supuesta colaboración con los partisanos, hay que reconocer la dificultad de que alguien pueda algún día igualar la hipocresía mostrada por los dirigentes nazis al reclamar la presencia de esa comisión internacional para que diese a conocer al mundo los crímenes soviéticos.

Ajenos a la utilización de que estaban siendo objeto por los nazis, los especialistas internacionales no tardaron en extraer sus conclusiones. Tras analizar concienzudamente las fosas comunes y practicar numerosas autopsias entre los días 28 y 30 de 1943, los expertos dictaminarían sin ningún género de duda que la matanza había tenido lugar en los meses de marzo y abril de 1940, lo que señalaba directamente a los rusos como autores del crimen masivo.

La prueba concluyente de la culpabilidad soviética era el hecho de que ni uno solo de los documentos hallados en los cadáveres —agendas, cartas, periódicos— era posterior a esa fecha. La certificación de la responsabilidad de los rusos sería ampliamente aprovechada por el Ministerio de Propaganda

nazi, dirigido por el mefítico Joseph Goebbels, para instigar la división entre los Aliados.

Sikorski se reunió con el primer ministro británico, Winston Churchill, y le manifestó que las evidencias encontradas apuntaban, irrefutablemente, a los aliados soviéticos como los culpables de ese horrendo crimen. Churchill, entre el cinismo y el pragmatismo, prefirió no entrar a fondo en el asunto, manifestándole que lo mejor que podía hacer era olvidarlo y pasar página, en vista de que nada le devolvería la vida a los oficiales asesinados.

El general polaco, decepcionado, intentó al menos recabar su apoyo en el enfrentamiento que mantenía con Moscú, que había decidido crear un gobierno polaco «títere» con sede precisamente en la capital soviética.

Churchill tenía claro que la prioridad era derrotar a Alemania, y para ello era absolutamente necesario contar con los rusos por lo que no aceptó ningún compromiso en ese sentido.

Días más tarde, el embajador soviético en Londres, Ivan Maisky, acudió a Downing Street para ofrecer la versión oficial de su gobierno sobre la masacre de Katyn, incriminando a los alemanes, pero no fue necesario; Churchill le contestó: «Tenemos que abatir a Hitler y éste no es el momento de disputas y acusaciones».

Por su lado, el ministro de Asuntos Exteriores, Anthony Eden, hizo todo lo posible para culpar a los alemanes de la masacre, asegurando que, tal como defendían los rusos, se trataba de un montaje del Ministerio de Propaganda de Goebbels. El ministro se presentó en el Parlamento el 4 de Mayo y dijo que el gobierno británico estaba convencido de que la culpa de lo sucedido era del enemigo común, la Alemania nazi. Eden añadió que deploraba «el cinismo con que el gobierno alemán acusaba a la Unión Soviética, con el velado propósito de romper la unidad entre los Aliados».

En esos momentos en los que el gobierno británico apostaba claramente por alinearse con los soviéticos en detrimento de los legítimos representantes polacos en el exilio, el general Sikorski, que no renunciaba a conocer lo que realmente había sucedido en Katyn, pasó a convertirse en una figura ciertamente incómoda para los Aliados.

Fue precisamente entonces cuando se produjo la *oportuna* desaparición del líder polaco. Un accidente nunca aclarado, producido el 4 de julio de 1943, según su vida cuando su avión B-24 *Liberator* estaba tratando de ganar altura tras despegar desde el aeropuerto de Gibraltar.

El que sería el último viaje de Sikorski había comenzado el 25 de mayo, cuando salió de la ciudad inglesa de Bristol rumbo a Oriente Medio, para inspeccionar las tropas polacas allí destinadas, que se encontraban al mando del general Anders. Tras repostar en Gibraltar, el avión llegaría a El Cairo al día siguiente.

A petición del propio Sikorski, temeroso quizás de algún atentado, el viaje de vuelta se realizaría en el mismo avión y con el mismo piloto, el teniente checo Edward Prchal. En la madrugada del 3 de julio salieron de El Cairo rumbo a Gibraltar, pero el pasaje ya no era el mismo que en la ida. A última hora se sumaron tres nuevos pasajeros: un parlamentario inglés y dos civiles. La identidad de uno de los dos civiles era desconocida, respondiendo solamente al nombre de «señor Pinder».

A las seis y media de la tarde llegaron al Peñón, siendo recibido Sikorski por el gobernador, Noel MacFarlane, e invitado a pernoctar en la sede del Gobierno.

A la mañana siguiente, se presentó en Gibraltar precisamente el embajador soviético en Londres, Ivan Maisky, al hacer una escala técnica en un viaje a Argelia, aparentemente sin saber que su rival se encontraba allí en esos momentos. El gobernador MacFarlane, que acudió a recibirlo, prefirió no comunicarle la presencia de Sikorski para evitar un incidente diplomático. Esa misma mañana Maisky proseguiría su ruta al norte de África.

Tras despedir al representante ruso, el atareado gobernador MacFarlane pudo dedicar ya todo su tiempo a Sikorski, mostrándole el sistema de túneles que discurre por el interior del Peñón y acompañándole en una revista conjunta de las tropas británicas y polacas. A última hora de la tarde acudieron a una recepción en honor del día de la Independencia de Estados Unidos, que se conmemoraba ese día.

Terminados los festejos, a las diez de la noche ya estaba todo preparado para partir en el avión rumbo a Inglaterra. Los motores del *Liberator*, con diecisiete ocupantes a bordo, se pusieron en marcha, iniciando el recorrido por la pista de 1.650 metros que cruza perpendicularmente el istmo del Peñón. Tal como estaba previsto, tras tomar velocidad durante un kilómetro, el aeroplano despegó y rápidamente alcanzó los 690 metros de altitud.

Pero de repente, ante la mirada estupefacta del gobernador y sus ayudantes, que habían acudido a despedirlos, el avión capotó bruscamente, cayendo casi en vertical. En pocos segundos el *Liberator* se estrelló en el mar,

aproximadamente a un kilómetro y medio de la costa.

Inmediatamente salió del puerto una lancha rápida para socorrer a los accidentados que tan sólo pudo rescatar tres cuerpos del avión antes de que fuera engullido por las oscuras aguas. Uno de ellos era el de Sikorski, otro el de su jefe de Estado Mayor, Klimecki, —ambos ya cadáveres— y el del piloto, Prchal, que aún mantenía un hálito de vida. Éste fue trasladado a un hospital, en donde lograría recuperarse.

Las operaciones de búsqueda de los cuerpos restantes se prolongarían durante dos semanas, participando en ellas numerosos aviones, barcos y buceadores. Se pudieron rescatar todos los cadáveres, excepto los de tres personas: la hija de Sikorski, el segundo piloto y el del misterioso pasajero que se hacía llamar «señor Pinder».

La Fuerza Aérea británica, la RAF, envió una comisión investigadora a Gibraltar con la misión de establecer las causas del accidente. Después de entrevistar a 28 testigos, incluyendo al único superviviente, se elaboró un informe en el que se responsabilizaba del mismo a un fallo humano, precisamente del piloto. Los expertos de la RAF descartaron que se hubiera producido un sabotaje, puesto que el aeroplano había estado custodiado en todo momento precisamente por miembros de la Fuerza Aérea.

Aunque los especialistas británicos daban el caso por cerrado —pese a no querer hacer público el informe—, existían aún numerosas dudas. Por ejemplo, el piloto tenía la costumbre de no llevar nunca chaleco salvavidas y los testigos confirmaron que esa noche subió al avión sin él. Sin embargo, los que acudieron en la lancha rápida a rescatar posibles supervivientes declararon que Prchal lo llevaba puesto, lo que le había salvado la vida, siendo el único tripulante con chaleco salvavidas.

Tampoco quedó claro quién era el enigmático «señor Pinder», a lo que no ayudó el hecho de que nunca se encontrase su cadáver. Aún más extraño es el caso del otro civil británico que viajaba a bordo del avión; aunque oficialmente se rescató su cuerpo, la realidad es que desapareció sin dejar rastro. Ni él ni el «señor Pinder» figuran en el Registro Oficial de Defunciones de Gibraltar.

De los restos del *Liberator* enviados a Inglaterra para su análisis tampoco se volvió a saber nada, ni tan siquiera es seguro que llegasen a las islas británicas, lo que hizo imposible confirmar o rebatir las conclusiones de los expertos de la RAF.

A esta ceremonia de la confusión hay que sumar los desgraciados avatares que sufrió el cadáver de Sikorski. Para trasladarlo a Londres era necesario un tipo especial de ataúd, que no era posible conseguir en la colonia británica, por lo que tuvieron que encargarlo en España. Cuando el féretro llegó, el cuerpo del general polaco presentaba ya un aspecto muy deteriorado, debido a la acelerada descomposición ocasionada por las abrasadoras temperaturas del mes de julio.

Una vez que estaba todo dispuesto para el traslado, el gobierno en el exilio del que Sikorski formaba parte consideró más adecuado que el cuerpo sin vida de su jefe regresara a Inglaterra a bordo de un destructor polaco, el *Orkan*^[15].

El capitán del navío se negó en un principio a acatar la orden de su gobierno, al creer que esta fúnebre misión podía atraer la mala suerte sobre su barco. Los temores del supersticioso oficial no eran infundados; tres meses después de cumplir su misión, el *Orkan* sería torpedeado y hundido por un submarino alemán en el mar de Barents, muriendo 179 marineros, incluido su capitán.

El cadáver de Sikorski llegó a bordo del *Orkan* al puerto de Plymouth y se le dispensaron todo tipo de honores. Aunque su deseo era que, llegado el momento, su cuerpo reposase en el castillo que poseía en Cracovia, por el momento tuvo que conformarse con ser enterrado en Newark, en Nottinghamshire.

La escasa predisposición de los soviéticos a permitir que se cumpliese la última voluntad del levantisco Sikorski impidió que, una vez finalizada la guerra, pudiera ser trasladado a tierra polaca. Acababa de este modo la trayectoria del general Sikorski, el hombre que se había atrevido a desafiar a Stalin.

Pese al tiempo transcurrido desde entonces, los interrogantes que planean sobre su muerte siguen sin resolverse. Son muchos los investigadores que han estudiado el trágico final de Sikorski y las conclusiones son dispares; mientras que, para unos, no hay duda de que el aparato fue sabotado por el Servicio de Inteligencia británico, otros coinciden con la versión oficial de que se trató de un desgraciado accidente.

No faltan los que culpan de su muerte a los soviéticos, teniendo en cuenta la extraña coincidencia de que el mismo día de la escala realizada por Sikorski llegase también el aeroplano que transportaba al embajador ruso en

Londres. No hay que descartar la posibilidad de que algún agente soviético llegase en el avión del diplomático con la misión de sabotear el de Sikorski, pudiendo entrar y salir de este modo de Gibraltar sin levantar ninguna sospecha.

De todos modos, también hay quien acusa a los alemanes de provocar el accidente del líder polaco, empleando para ello a algún agente de los que solían introducirse en el Peñón a través de la frontera española, aunque en este caso las motivaciones de los nazis para acabar con la vida de Sikorski sean más difíciles de desentrañar. En este caso, quizás se pretendiese que los ingleses acusasen a los soviéticos de haber matado a Sikorski, provocando las consiguientes fricciones y desavenencias, pero aún así es muy dudoso que a los alemanes les interesase su desaparición.

La respuesta final puede encontrarse en los archivos de la RAF, pero el gobierno británico mantiene aún reservas sobre su acceso, por lo que es de suponer que, durante mucho tiempo, el misterio seguirá rodeando el final del general polaco.

Por otra parte, la muerte de Sikorski supuso un respiro para los soviéticos, que de este modo eliminaron un obstáculo en sus intenciones de que prevaleciese su versión sobre lo ocurrido en Katyn.

El asunto de la masacre reaparecía durante el proceso de Nuremberg, en donde se dio validez a los informes presentados por los soviéticos que acusaban a los alemanes, presentados por una comisión médica que más tarde reconocería que no los habían elaborado y que se les había obligado a firmar.

Aunque los rusos, para lavar su mancillado honor, insistieron en que algunos oficiales alemanes fueran juzgados por ser los responsables de ese crimen, las potencias occidentales convencieron a los soviéticos de que lo mejor era eludir esa cuestión, pues podía acabar poniéndoles en evidencia, y a ellos mismos en una incómoda posición ante la opinión pública internacional. Al final, el *caso Katyn* acabó por ser archivado tras desaparecer de la sentencia.

Durante décadas, la historia oficial soviética continuó responsabilizando a los alemanes de la masacre de Katyn. No fue hasta la llegada de la *perestroika*, con el primer ministro Mijail Gorbachov al frente, cuando se admitió de forma velada la culpabilidad de la Unión Soviética en la matanza.

No habían sido las tropas alemanas, sino los comisarios políticos de la NKVD^[16] quienes habían ejecutado a los oficiales polacos. Además, las

autoridades rusas confirmaron la existencia de otros dos lugares de ejecución similares donde, siguiendo órdenes de Stalin, en marzo de 1940 la NKVD había dado muerte a más de 20.000 prisioneros polacos.

En mayo de 1992, en un bosque cercano a Kharkov, investigadores privados rusos descubrieron una fosa común que contenía 3.891 cuerpos de oficiales polacos procedentes del campo ucraniano de Starobielsk. En junio de ese año, las autoridades rusas descubrieron treinta fosas comunes en Miednoje, a unos 150 kilómetros al noroeste de Moscú. Contenían los restantes 6.287 prisioneros polacos del campo de Ostashkor.

Antes de la masacre de Katyn, 245 oficiales de Kozielsk, 79 de Starobielsk y 124 del campo de Ostashkor fueron transferidos, por razones desconocidas, al campo de Pavlishchev Bor. Esos afortunados 448 oficiales fueron los únicos supervivientes del contingente asesinado en Katyn.

En otros lugares del bosque de Katyn se encontraron nuevas tumbas, que contenían cuerpos de políticos rusos prisioneros, que habían sido ejecutados por la NKVD antes de la guerra. Parece ser que ese lugar se convirtió en el escenario preferido para las ejecuciones de la NKVD. Como nota siniestramente curiosa hay que indicar que cerca de la ciudad de Minsk hay otro lugar de nombre casi idéntico, Kathyn, en el que también existen fosas comunes.

Por fin, el 13 de abril de 1990, cincuenta años después de la masacre, el primer ministro ruso Boris Yeltsin admitía oficialmente la responsabilidad de la Unión Soviética en el crimen de Katyn. El 14 de Octubre de ese mismo año, Yeltsin envió al presidente polaco Lech Walesa los archivos secretos del caso, dando así por cerrado este trágico episodio.

Desgraciadamente, no se puede decir lo mismo sobre el caso del supuesto accidente del general Sikorski, aunque hay que esperar que algún día el gobierno británico permita que podamos conocer la verdad.

La misión secreta de Joe Kennedy

Una de las muertes que pudo cambiar con posterioridad el rumbo de la historia de Estados Unidos fue la de Joe Kennedy Jr., el hermano mayor del futuro presidente John Fitzgerald Kennedy, asesinado en Dallas en 1963.

Joseph Patrick Kennedy había nacido el 28 de julio de 1915. Su padre, embajador de Estados Unidos en Londres y llamado también Joe, le consideraba su auténtico heredero y había depositado en él todas las esperanzas de la familia para alcanzar algún día las más altas cotas del poder político.

El joven Joe recibió una educación exquisita, con el objetivo de que algún día pudiera aspirar a la presidencia de su país. La brillantez demostrada en sus estudios confirmó a su exigente padre que él debía ser su heredero político, el que se encargaría de convertir a los Kennedy en la familia más influyente de Estados Unidos.

Tras el estallido de la contienda, Joe se alistó en la Fuerza Aérea. Completó su curso de piloto en 1942, y como voluntario de la flota aérea de la U. S. Navy adquirió experiencia volando en Puerto Rico y Centroamérica. Fue destinado a la base de Dunkeswell, en Gran Bretaña, incorporándose al escuadrón VB110. Con él completó una serie de treinta misiones de bombardeo sobre Alemania, con lo que finalizaba su compromiso con la Fuerza Aérea. Sin embargo, haciendo gala de una gran valentía, se ofreció voluntario para llevar a cabo otra serie, en este caso de diez, animando a su tripulación a seguir su ejemplo.

Fue precisamente en la última misión de esta segunda ronda de bombardeos cuando a Joe Kennedy se le encargó un cometido que estaba clasificado como altamente secreto, al formar parte de la denominada operación *Anvil* (Yunque). Este proyecto pretendía ser la respuesta aliada a las bombas volantes alemanas. Al no contar los Aliados con la tecnología necesaria para construir ingenios de este tipo, capaces de despegar y dirigirse a su objetivo sin la intervención de un piloto, se vieron obligados a emplear un sistema mucho menos sofisticado.

Para conseguir resultados similares, se emplearon bombarderos B-17 y B-24 *Liberator* cargados de explosivos y con tan sólo dos tripulantes a bordo. Estos aviones, denominados *Baby* por razones de seguridad, eran desprovistos de todo el equipo que no era imprescindible, dejando tan sólo el asiento del piloto, y cargados con unas diez toneladas de explosivos *Torpex*, el más poderoso conocido por entonces, que era una mezcla de dinamita, TNT y napalm, que sería activado al estrellarse en tierra por medio de fusibles de impacto.

El «avión bomba» despegaría de una base en Inglaterra con los fusibles

desactivados, para evitar que explotase en caso de accidente. Una vez en vuelo, este mecanismo sería activado y el avión sería puesto en ruta hacia el objetivo. El mando del aparato sería controlado por un «avión madre», que volaría a una altura superior y enviaría señales de radiocontrol para mantener el rumbo y guiar al *Liberator* hasta el blanco, mientras volaba a 600 metros de altura.

Los dos tripulantes saltarían en paracaídas mientras estuvieran volando sobre Inglaterra para ponerse a salvo. A fin de facilitar el salto, el fuselaje contaba con deflectores de aire en la puerta para evitar corrientes que les pudieran poner en riesgo en el momento crucial de abandonar al aparato.

La operación requería tiempo totalmente despejado para que el «avión madre» pudiera guiar al «avión bomba» hacia su objetivo. El plan era que, una vez en Alemania, cuando el *Liberator* sobrevolara el objetivo, se estrellara contra él. Aunque la idea resultaba sencilla, su puesta en práctica no lo fue tanto.

El 31 de julio de 1944, Joe Kennedy y su compañero de tripulación John Willy fueron enviados al aeródromo de Dunkeswell, en Devon. Allí se les explicó que llevarían a cabo una de estas misiones secretas. Concretamente, deberían despegar con un *Liberator* cargado con doce toneladas de explosivo y saltar en paracaídas una vez que el aparato estuviera ya controlado por radio desde el «avión madre».

En este caso, el objetivo del «avión bomba» no era Alemania, sino la Francia ocupada. El aparato debía estrellarse contra unas instalaciones secretas que los alemanes habían construido en la localidad de Mimoyecques, cerca de Calais. Allí, los científicos nazis estaban poniendo a punto la tercera integrante de las «armas de represalia», la V-3.

Este sofisticado complejo, construido en 1943 y diseñado por Albert Speer, el ministro de Armamento del Reich y conocido como el «arquitecto de Hitler», constaba de siete kilómetros de túneles y estaba protegido por cerca de medio millón de toneladas de hormigón. Para ello fue necesario emplear a unos 60.000 hombres, la mayoría de ellos prisioneros de guerra o deportados políticos; la mitad de ellos morirían a consecuencia de las terribles condiciones de trabajo que hubieron de sufrir.

Aunque existen numerosas versiones, y algunas de ellas discrepantes, sobre la naturaleza del arma secreta que allí se construía, de la que prácticamente no se tienen datos, parece ser que se trataba de una batería de

enormes cañones, capaces de alcanzar Londres desde el continente europeo.

Esta batería habría estado compuesta de un total de 25 cañones. Cada uno tendría una longitud de más de cien metros y su calibre sería de 150 milímetros. Era necesario emplear como munición un proyectil especial, compuesto de cromo y níquel, cuyo coste era similar al de un avión de caza *Messerschmitt* 109. En total se fabricaron 20.000 de estos proyectiles.

El principio de funcionamiento de esta arma revolucionaria era similar al de los cohetes; conforme el proyectil ascendía a lo largo del cañón se iban produciendo explosiones provocadas eléctricamente en el interior del tubo de acero que iba aumentando la aceleración del proyectil. Al salir del cañón, éste adquiriría una velocidad seis veces superior a la del sonido, lo que le permitía recorrer los 150 kilómetros que le separaban de Londres.

Los ensayos con este «supercañón» no resultarían demasiado exitosos. Los científicos alemanes no conseguían superar las dificultades que entrañaba la puesta a punto de esta arma experimental y tenían que ver cómo, en algunas ocasiones, los cañones explotaban al no poder soportar la presión de cuatro toneladas por centímetro cúbico que se daba en su interior.

De todos modos, los Aliados decidieron destruir las instalaciones de Mimoyecques antes de que los alemanes contasen con este poderoso cañón. Para ello, en julio de 1944 se enviaron catorce bombarderos pesados *Lancaster* con la misión de arrasarlo.

La operación prácticamente no produjo daños, al ser incapaz de perforar la gruesa capa de hormigón, pero, desgraciadamente, sí que provocó una tragedia entre los prisioneros encargados de su construcción. La onda expansiva de las bombas produjo un movimiento de tierras que se saldó con un escape de agua y lodo; un túnel inferior, precisamente en donde se encontraban refugiados unos 10.000 de estos trabajadores forzados, quedaría inundado causando la muerte de todos ellos. Posteriormente no ha sido posible recuperar los cuerpos, puesto que el gobierno francés, en 1947, decidió rellenar el túnel con cemento. En la actualidad, Mimoyecques es un museo de propiedad particular, dedicado a la memoria de los que allí murieron.

Tras el fracaso de los *Lancaster* británicos le tocó el turno a los norteamericanos, que decidieron intentarlo con sus aviones *teledirigidos*. Kennedy y Willie despegaron a bordo de su *Liberator* a las 17.52 horas del 12 de agosto rumbo a Mimoyecques, acompañados de dos «aviones madre», por

si alguno de ellos sufría alguna avería, además de una formación de cazas.

Una vez en el aire, Kennedy armó los fusibles de los detonadores y envió por radio la palabra clave que indicaba que todo marchaba correctamente. Pero dos minutos más tarde, exactamente a las 18.20 horas, el avión explotó cuando sobrevolaba el bosque de Blythborough, en Suffolk.

Los restos humeantes del aparato fueron encontrados en un radio de tres kilómetros, en donde todos los árboles aparecían completamente quemados. Un total de 147 casas situadas a diez kilómetros a la redonda se vieron afectadas de un modo u otro por la explosión, pero afortunadamente no hubo que lamentar ninguna víctima mortal. Debido a la potencia de los explosivos no se pudo encontrar ningún resto de los dos tripulantes, que habían quedado completamente desintegrados.

Aunque era muy difícil conocer las causas exactas de la deflagración, los expertos dedujeron que probablemente fue debida a alguna corriente eléctrica imprevista en el interior del aparato; al llegar ésta a los detonadores se habría cerrado el circuito, provocando la explosión accidental^[17].

La muerte de los dos tripulantes parece así que no entraña ningún misterio pero, quizás debido a la maldición que parece perseguir a la familia Kennedy, el caso no puede darse por cerrado. En primer lugar, el hecho de que la operación *Anvil* fuera secreta impidió ofrecer entonces detalles sobre cómo se había producido la muerte de Joe; a la familia tan sólo se le comunicó que había fallecido «en misión de combate en el Canal de la Mancha».

Como ejemplo del celo con el que el expediente relativo a esta operación fue ocultado, basta indicar que los documentos no comenzaron a desclasificarse hasta 1966 y que no sería hasta cuatro años después cuando se desvelaría el nombre de los dos tripulantes de aquel avión.

La tardanza en admitir que Joe Kennedy volaba en aquel avión llevó a imaginar todo tipo de teorías conspirativas, relacionándolas con las desgracias que sobrevendrían a sus hermanos menores.

En 1986, el testimonio de un antiguo oficial artillero de la *Luftwaffe*, Karl-Heinz Wehn, vendría a añadir un nuevo elemento de confusión, al asegurar que había capturado a Joe Kennedy en Francia el 14 de julio de 1944, es decir, ¡un mes antes de emprender su última misión!

Según afirmó Wehn, su batería antiaérea derribó un bombardero norteamericano cerca de Bayeux. De él saltaron en paracaídas dos tripulantes,

que fueron capturados por soldados de la 12.^a División Panzer.

Wehn fue el encargado de interrogar a los dos aviadores; uno de ellos, que se presentó como teniente primero de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, dijo ser Joe Kennedy, confirmando que se trataba del hijo del que había sido embajador norteamericano en Gran Bretaña antes de la guerra.

El oficial germano comprobó que su nombre, así como su rango y el número de identificación, figuraban en su chapa de identificación, por lo que no existía ninguna duda de que decía la verdad. Al día siguiente, Kennedy y su compañero fueron trasladados a un destacamento de las SS, donde —según le explicaron a Wehn— los mataron al intentar escapar atravesando un río.

De ser cierta la narración del oficial germano, cabría la posibilidad de que aquel hombre se llamase efectivamente Joe Kennedy y que intentase buscar un mejor tratamiento por parte de sus captores suplantando al hijo del antiguo embajador. Las autoridades militares norteamericanas investigaron la existencia de este supuesto soldado, pero no había ningún otro «Joe Kennedy» en los archivos del Ejército, por lo que habría que pensar que aquel hombre era el auténtico Kennedy.

No hay ninguna prueba concluyente que avale el testimonio de Wehn, pero éste no deja de resultar inquietante. ¿Cabe la posibilidad de que Joe hubiera sido capturado por los alemanes? ¿En ese caso, llegó a pedirse algún tipo de rescate por él? Tratándose del hijo de un prestigioso diplomático, no hay duda de que esta situación podría haber suscitado un insoluble dilema en el gobierno norteamericano...

Dejándonos llevar alegremente por la imaginación, si esto sucedió y, por un motivo u otro, la negociación terminó con la muerte de Joe, nada resultaba más fácil que situarlo oficialmente en aquel avión que explotó sobre el cielo de Suffolk, haciendo imposible cualquier tipo de comprobación, al desaparecer el cadáver. Además, el hecho de que toda la operación se encontrase bajo secreto impediría cualquier investigación. Por lo tanto, si se hubiera tenido que maquinar una trama destinada a borrar cualquier indicio que condujese a la auténtica muerte de Joe Kennedy, éste sería el plan perfecto.

Aunque estas conclusiones no son más que especulaciones carentes de cualquier base histórica, es innegable que los ingredientes son lo suficientemente sugestivos como para pensar que una confabulación de este tipo fue posible.

Si mezclamos un proyecto secreto de los Aliados como el *Anvil*, que no vería la luz hasta más de dos décadas más tarde, con unos ensayos secretos de los alemanes para conseguir construir un «supercañón» que permanece envuelto en misterio, aderezado con un extraño accidente y en medio de todo ello encontramos a un Kennedy, obtenemos un cóctel explosivo —nunca mejor dicho— a la espera de que atraiga la atención de la pluma de algún gran novelista...

El misterioso final de Bormann

Una de las incógnitas más inquietantes de las que quedaron pendientes de resolver después de la Segunda Guerra Mundial fue el destino de Martin Bormann, el secretario personal de Hitler y auténtico *perro guardián* del dictador.

De la casi totalidad de los dirigentes nazis se conocía su final, pero no así de Bormann. En los confusos últimos momentos que vivió Berlín antes de ser tomada por los rusos, se perdía su pista. Para la mayor parte de los historiadores, Bormann había muerto durante la batalla, mientras trataba de huir de la ciudad.

Bormann era un personaje gris, con aspecto de campesino, el cuello grueso y la cabeza rapada, por lo que le solían comparar despectivamente con un toro. Era huraño y más bien antipático, de pocas palabras, y le gustaba permanecer en la sombra. Era apodado La Eminencia Parda (Braune Eminenz), por el típico color del uniforme del partido que solía vestir.

Los demás jerarcas del Tercer Reich lo odiaban porque, pese a su aparente mediocridad, era el hombre más cercano al Führer. Todos estaban dispuestos a abalanzarse sobre Bormann para destruirlo, pero las firmes palabras de Hitler lo impedían: «Quien vaya contra Bormann va contra mí», afirmaba rotundamente el líder nazi, lo que le proporcionaba al rudo asistente un poder casi ilimitado.

Desde que se unió al partido nazi en 1925, después de cumplir una pena por asesinato, fue escalando lentamente posiciones hasta llegar a Gauleiter —un cargo asimilable al de Gobernador— de Turingia en 1928. Su capacidad como administrador le llevó a convertirse en tesorero del partido. Durante la década de los treinta continuó realizando su trabajo sordo pero efectivo, hasta

ganarse la plena confianza de Hitler.

Bormann había sido el encargado de financiar al partido gracias a las donaciones de los principales industriales y comerciantes alemanes. Fue también el responsable de las finanzas personales del Führer, comprando la famosa casa alpina del Berghof en Berchtesgaden y administrando el complejo de propiedades de Obersalzberg. Controlaba y fiscalizaba los gastos de los dirigentes nazis e incluso del círculo íntimo de Hitler. Pese a su escasa formación, fue adquiriendo más poder y responsabilidad, hasta lograr ser imprescindible para Hitler.

Cuando el entonces lugarteniente de Hitler y número tres del Régimen, Rudolf Hess, voló de forma inopinada a Inglaterra, Bormann ocupó de inmediato el vacío de poder —aunque más teórico que real— dejado por el futuro huésped de la prisión de Spandau. El 12 de mayo de 1941 fue nombrado ministro del Partido y en abril de 1943 se convirtió oficialmente en secretario del Führer.

A partir de ese momento, exceptuando la documentación de tipo militar y la de los ministerios de Asuntos Exteriores y de Propaganda, todos los documentos de los demás órganos del Estado debían ser aprobados por Bormann antes de ser presentados al Führer. Por lo tanto, para cualquier ministro era fundamental ganarse el favor de Bormann, para que su camino hasta Hitler no se viera obstaculizado.

La Eminencia Parda decidía quién podía entrevistarse con el líder nazi y quién no, como un cancerbero sentado a la puerta del despacho del Führer. Para ello acabó adoptando el excéntrico horario de su amo; se acostaba sobre las cinco de la madrugada o incluso más tarde y se levantaba a media mañana o cerca ya del mediodía. Incluso compartía el mismo menú insulso, compuesto de verduras y hortalizas hervidas, que seguía el Führer. Sin embargo, en su habitación solía guardar reservas de salchichas y chuletas de cerdo que devoraba ávidamente cuando se retiraba a sus aposentos...

Su monopolio de la agenda personal de Hitler afectó incluso a los dirigentes más importantes; el mariscal Goering tuvo que reconocer que «es virtualmente imposible ver al Führer sin el beneplácito de Bormann». Llegó también un momento en el que el mismísimo Goebbels, el fanático ministro de Propaganda, se vio obligado, superando la humillación que ello le provocaba, a solicitar audiencia para ver a Hitler a través de Bormann.

El propio Albert Speer, el «arquitecto de Hitler», lo sufriría en carne

propia. Bormann se propuso alejar a Speer del dictador germano, quizás celoso de la relación de sincera amistad que se había creado entre ambos gracias a la pasión que compartían por la arquitectura. Así pues, convenció a Hitler de que el arquitecto padecía una enfermedad contagiosa, por lo que era conveniente que durante un tiempo Speer no acudiera a su presencia. Pese a los intentos de Speer por explicar a Hitler que la supuesta enfermedad no era más que una burda invención de Bormann, su relación personal se vería truncada a partir de ese momento.

Hitler no era del todo ajeno a ese carácter despiadado de su secretario. En una ocasión admitió: «Sé que Bormann es brutal, pero puedo fiarme de él. Sean cuales fueren los obstáculos, mis órdenes siempre son ejecutadas inmediatamente».

Probablemente, en un círculo tan proclive a las traiciones y las conspiraciones como el que habían tejido los jerarcas del Tercer Reich, Hitler se sentía seguro confiando en un *perro de presa* como Bormann, siempre dispuesto a obedecer sus órdenes, sin cuestionarlas en ningún momento.

Además, tras los fracasos militares en el frente oriental, y sobre todo después del atentado del 20 de julio de 1944, Hitler acabó de convertirse en un paranoico que sólo veía traición a su alrededor. Bormann fue uno de los escasísimos colaboradores en los que podía delegar cualquier asunto, sin temer ninguna deslealtad.

Cuando la guerra ya estaba cerca de su conclusión, Bormann fue nombrado jefe del *Volkssturm*, el intento desesperado de contener el avance de los soviéticos recurriendo a mujeres, niños y ancianos. Aunque la actuación de este contingente fue prácticamente irrelevante ante el arrollador avance de las tropas rusas, el fracaso del *Volkssturm* no debilitó en absoluto la posición central de Bormann en el círculo de poder que rodeaba al *Führer* en esos trágicos momentos en los que la derrota era inminente.

Bormann actuó como testigo en el matrimonio de Hitler y Eva Braun y estaba también presente en el búnker cuando el dictador nazi se quitó la vida. Poco antes, Hitler le había ordenado anteponer los intereses de la nación a los suyos propios y salvar su vida en el último momento.

Pero la misión más importante que se le encomendó fue la de ejecutar el testamento político del *Führer*, por el que se ponía el Reich bajo la presidencia del almirante Karl Doenitz y se defenestraba a Hermann Goering y Heinrich Himmler por actos de traición.

Bormann, superando su decepción por el hecho de que Hitler escogiese finalmente al jefe de la *Kriegsmarine* como su sucesor al frente del Tercer Reich, intentó especular con la noticia de la muerte de Hitler, no comunicando su óbito a Doenitz. El objetivo era ganar tiempo, a la espera de que pudiera escapar de Berlín para reunirse con el almirante e intimidarlo lo suficiente como para tomar en sus manos el control del Estado.

Los testigos coinciden en que, a última hora del 1 de mayo, Bormann salió del búnker junto a otras personas y fue sorteando las zonas más peligrosas, saltando entre los escombros y esquivando las balas soviéticas. El grupo se fue disgregando y al final sólo un médico de las SS, Ludwig Stumpfegger, acompañaba a Bormann en la huida.

Lo que ocurrió luego es una incógnita, aunque existe un testigo, el Jefe de las Juventudes Hitlerianas, Arthur Axmann, que formaba parte del grupo principal. Cuando cada uno escogió el camino que le parecía mejor para huir, Axmann se encontró con dificultades para seguir avanzando al encontrarse de bruces con un grupo de tanques soviéticos. Así que tuvo que cambiar de rumbo, lo que le llevó a encontrarse, supuestamente, con el cadáver de Bormann y el del médico de las SS en Invalidenstrasse, al norte del río Spree.

Según Axmann, no había ninguna duda de que aquel cuerpo era el de Bormann y por el aspecto que ofrecía daba la sensación de que se había suicidado con veneno, al no apreciarse ninguna herida.

Pero existe otra versión, aunque concluye igualmente con la muerte del secretario de Hitler. Según Erich Kempka, chofer de Hitler, Bormann y él abandonaron el búnker e intentaron cruzar las líneas rusas caminando detrás de un *panzer*, que les servía de protección. De repente, el carro blindado recibió el impacto de un proyectil y se produjo una fuerte explosión, al ser alcanzadas las municiones que había en el interior. Según el chófer de Hitler, la violencia de la deflagración le hizo saltar varios metros y perder el conocimiento durante unos minutos.

Al despertarse, ya no pudo ver a Bormann, por lo que dedujo que había resultado muerto por la explosión. Aunque no llegó a ver su cadáver, aseguró a sus interrogadores que Bormann se encontraba en ese momento junto al *panzer*, por lo que era impensable que hubiera podido sobrevivir. El terreno en el que la explosión sorprendió a Bormann se encontraba en esos momentos en llamas, por lo que no le fue posible a Kempka acercarse para comprobar si allí se encontraba su cadáver.

El testimonio de Axmann hace también referencia al estallido de ese carro blindado cargado de municiones, que sitúa en el puente Wiededammer. La onda expansiva le hizo también volar unos metros, pero asegura que, al refugiarse en un hoyo cercano, se encontró allí con Bormann y el médico de las SS, que se encontraban ilesos. Por lo tanto, cabe la posibilidad de que, en la confusión de la batalla, Kempka creyese haber visto a Bormann junto al carro blindado, cuando en realidad estaba más alejado.

Sea cierta una u otra historia, ambas certificaban la muerte de Bormann, una conclusión que podía haber sido aceptada por los Aliados si no fuera porque no tardaron en aparecer supuestos testigos que ofrecían versiones en las que el secretario del *Führer* lograba escapar con vida del asedio de las fuerzas soviéticas.

El único elemento que podía asegurar que Bormann estaba realmente muerto era, obviamente, la aparición de su cadáver. Como no fue posible localizarlo, las dudas sobre el paradero de La Eminencia Parda no pudieron ser despejadas.

Así que mientras que se preparaba en Nuremberg el proceso a los criminales nazis, se declaró que Bormann seguía vivo. De hecho, se inició una intensa búsqueda, con mensajes en la radio conminándole a que se entregase a las autoridades y con la edición de cientos de miles de carteles mostrando su fotografía.

Tras esta búsqueda infructuosa, su lugar en el banquillo de los acusados quedó desierto, aunque se le condenó en rebeldía a morir en la horca, acusado de crímenes de guerra y contra la humanidad. Esta falta de noticias sobre si Bormann seguía o no con vida dio pie a que se barajasen infinidad de versiones sobre el paradero del secretario de Hitler.

Según algunos, Bormann vivió plácidamente como vecino del tristemente célebre doctor Joseph Mengele, en Paraguay. Años más tarde, Adolf Eichmann, el eficiente organizador de los campos de exterminio, declaró durante el proceso al que fue sometido en Israel, tras su detención en Argentina, que Bormann vivía en algún lugar de Sudamérica. Según otras versiones, había ido a vivir a España o a África del Sudoeste, antigua colonia alemana.

Una versión más novelesca aseguraba que Bormann se había recluido en un convento de franciscanos en Roma, con el nombre de «hermano Martini». La noticia apareció en un periódico italiano, ilustrada por una fotografía en la

que aparecía supuestamente Bormann vistiendo los hábitos de monje. La investigación posterior comprobó que, pese al gran parecido físico del religioso, no se trataba del dirigente nazi, sino de un fraile llamado Romualdo Antonuzzi.

La fantasía que rodeaba al paradero de Bormann no tuvo límites; un periódico chileno, *El Estanciero*, publicó en portada en 1961 que Bormann estaba oculto... ¡en una base de la Antártida!

Los testimonios que aseguraban haberlo visto con vida después de la guerra fueron abundantes. Un antiguo diputado del *Reichstag*, Paul Hesslein, exiliado en Chile, no tuvo reparos en afirmar en 1950 que había cenado con él en un par de ocasiones en este país del Cono Sur.

El escritor alemán Heinrich Lineau, que había estado recluido en el campo de concentración de Sachsenhausen, afirmó que se cruzó con el exsecretario de Hitler en Brema, cerca del punto en el que Himmler se suicidó ingiriendo una cápsula de cianuro tras ser detenido por los Aliados.

En esa ocasión, según Lineau, Bormann vestía de cazador y acababa de subirse a un tren de mercancías que se dirigía a Flensburg, una ciudad portuaria cercana a la frontera danesa. Si esta historia fuera cierta, este dato sería de gran relevancia, puesto que Flensburg poseía una importante base de submarinos. Si Bormann consiguió llegar a ese puerto, no hay duda de que su intención era escapar en un *U-Boot*. En los años siguientes, proliferaron los casos en que ciudadanos inocentes fueron detenidos por su parecido físico con Bormann. En 1967, un campesino guatemalteco tuvo que demostrar que no era el jerarca nazi y lo mismo le ocurrió a un inmigrante alemán en Colombia. También se aseguró que Bormann vivía oculto en un convento boliviano...

De todos modos, el 7 de diciembre de 1972 se puso punto final a todas estas especulaciones. Ese día, unos obreros de la construcción que estaban trabajando en la zona en la que Axmann dijo haber visto el cadáver de Bormann encontraron los restos de dos esqueletos.

Uno, por la altura (1,90 m), se correspondía con el médico de las SS que huyó junto a Bormann, y el otro (que medía 1,68 m) podía tratarse del propio secretario de Hitler. Para las investigaciones se contactó con su dentista, el doctor Erchmann, que reconoció los implantes que había efectuado en la dentadura de Bormann.

El estudio forense del cráneo del hombre más bajo mostró en la parte superior de la cuenca correspondiente al ojo derecho una marca producida por

un golpe, marca que coincidía con la que tenía Bormann a causa de un grave accidente de automóvil.

En las mandíbulas se advirtió la presencia de fragmentos de cristal, lo que hacía suponer que ambos se suicidaron ingiriendo una cápsula de veneno. Al parecer, ambos hombres se habían visto acorralados y sin salida posible, por lo que habían preferido quitarse la vida antes de caer en manos de los rusos.

Las comprobaciones fueron llevadas a cabo por Reidar Sognaes, un odontólogo forense norteamericano que certificó que, sin duda, los restos pertenecían a Bormann. Además, los análisis de ADN coincidían con la conclusión del especialista estadounidense.

Con eso se quería dar por zanjado el tema definitivamente, pero no fue así. Un historiador tan prestigioso como el británico Hugh Thomas sostiene que las medidas del cráneo encontrado en Berlín no se corresponden con las del dirigente nazi. Así que el final de Bormann sigue siendo un *caso abierto*.

Curiosamente, la aparición de los dos cráneos dio lugar a una confusión que perdura desde entonces. El que suele aparecer en todas las fotografías como el perteneciente a Bormann es en realidad el de Stumpfegger, mucho mejor conservado.

El cráneo del dirigente nazi ofrece en realidad un aspecto poco reconocible y cuesta incluso identificarlo como una calavera, por lo que es de suponer que al principio algún fotógrafo decidió que la que estaba en mejor estado era el de Bormann, al resultar más fotogénico. Esta equivocación ha llegado a aparecer en trabajos de investigación realizados en la década de los noventa, por lo que no parece que en el futuro vaya a rectificarse.

Pero la aparición de sus restos mortales no fue suficiente para desanimar a los que creían que Bormann había logrado escapar de Berlín. En junio de 1996, un diario argentino de la ciudad de Bariloche, La Mañana del Sur, afirmaba que Bormann había fallecido en ese país en 1975. El rotativo aseguraba que el escurridizo nazi escapó del Berlín cercado por las tropas rusas y consiguió trasladarse a Chile. De ahí pasó a Argentina con documentación falsa.

La clave del presunto descubrimiento era el testimonio de un ciudadano alemán, que se había dirigido a la redacción del diario para relatarles esta historia. Con el fin de demostrar la veracidad de los hechos por él relatados, les entregó un pasaporte falso, el que presumiblemente servía de tapadera a Bormann. En la foto del documento podía observarse un hombre robusto y

calvo, de gran parecido a Bormann.

No obstante, ya hemos visto que ésta no es la única versión que sitúa al dirigente nazi en algún país de Sudamérica. Lo más probable es que estos testimonios sean falsos, ya que el auténtico especialista mundial en rastrear la pista de los nazis huidos, Simon Wiesenthal, ayudado en esta ocasión por agentes de los servicios secretos de Israel, fue incapaz de encontrar una sola prueba que demostrase que Bormann se había trasladado a ese continente.

Pero no sólo Sudamérica figura como posible destino de Bormann. Para algunos investigadores, el hombre de confianza de Hitler acabó buscando refugio... ¡en Gran Bretaña!

En 1995, el diario sensacionalista *News of the World* publicó la noticia de que Bormann había vivido desde el final de la Segunda Guerra Mundial en la localidad de Reigate, en Surrey, con el nombre falso de Peter Broderick-Hartley. Según este rotativo, Bormann se había hecho la cirugía estética y nadie había podido reconocerlo.

Sin embargo, la versión más imaginativa es sin duda la que apareció a finales de ese mismo año. Un escritor experto en asuntos militares, Duff Hart-Davis, dio a conocer una historia inverosímil, en la que se explicaba con todo lujo de detalles que, tras la guerra, Bormann vivió en una pequeña localidad próxima a Londres, junto a su amante y su hija hasta su muerte, producida en 1989. Pero ¿cómo es posible que el dirigente nazi escogiese la Gran Bretaña como lugar de residencia?

La explicación que daba el autor es que fueron los ingleses los que le rescataron y le trasladaron a las islas británicas, a cambio de la entrega a los Aliados del dinero depositado por los nazis en cuentas bancarias suizas.

Según esta versión, Churchill aprobó personalmente este acuerdo secreto. Y aquí aparece un personaje que en ese momento era simplemente un miembro de los servicios de inteligencia naval, pero que con el tiempo sería más conocido como el autor de las novelas de James Bond: Ian Fleming.

Hart-Davis afirmaba que el mismo Churchill en persona confió a Fleming la misión de localizar y conseguir el dinero de los nazis. El futuro novelista se dirigió a Suiza, en donde descubrió el banco en el que los nazis habían puesto su tesoro a buen recaudo. El agente británico les exigió que les entregasen el dinero una vez que acabase la guerra, pero los suizos se negaron, diciéndole que esto no podía hacerse si no se contaba con la necesaria autorización. «¿De quién?», preguntó Fleming. «Esto no podemos decirlo», le respondieron.

A la salida del banco, su director invitó a Fleming a tomar el té. En una escena que podría luego incluir en alguna de sus novelas, el agente británico descubre que bajo su taza hay una tarjeta con un número de afiliación al partido nazi. Cuando llega a Londres investiga a quién corresponde ese número: evidentemente, se trata de Martin Bormann...

En los últimos días de la guerra, los ingleses consiguen contactar con el secretario de Hitler y le ofrecen la posibilidad de escapar de aquel infierno a cambio de los fondos nazis en Suiza. Bormann acepta y los ingleses crean una fuerza de 400 hombres para ir a rescatarlo, pese a que sólo cuatro de sus integrantes saben de quién se trata. El comando llega a Berlín y tiene un pequeño enfrentamiento con tropas rusas, que no saben de la existencia de esta operación, resultando muertos ocho soldados ingleses.

Bormann es rescatado y en su lugar se queda un doble, que será el que finalmente muera en plena batalla de Berlín. El dirigente nazi es trasladado a Gran Bretaña. Se le aloja en un lugar seguro, a salvo de miradas indiscretas, y se le practica la cirugía plástica, con lo que ya está listo para emprender una nueva vida. Por su parte, el alemán cumple con su parte del acuerdo y firma la autorización para que el servicio secreto británico retire el dinero de los nazis de las cuentas suizas.

A partir de entonces, Bormann disfrutó de una apacible vida en su nuevo país. Conoció a una joven danesa en un autobús, con la cual se acabaría casando y teniendo una hija. Se hizo pasar por ingeniero civil y realizó varios viajes alrededor del mundo.

Pero ¿en qué se basaba Hart-Davis para defender esta increíble historia?

Según él, se había limitado a transcribir lo que le había relatado un exoficial de inteligencia británico que aseguraba haber trabajado a las órdenes de Ian Fleming durante la misión.

Como prueba para demostrar que los hechos relatados son ciertos, el autor decía tener en su poder una carta de Churchill fechada en 1956 en la que el ya ex primer ministro británico denegaba el permiso al agente para publicar la historia, tal como éste le solicitaba en una carta anterior.

El hecho de que el antiguo oficial de inteligencia no se diera a conocer dio rienda suelta a todo tipo de hipótesis sobre su auténtica identidad. Para algunos, la historia tenía visos de ser cierta, mientras que el diario británico *Sunday Times* afirmaba que en realidad el misterioso agente secreto no era otro que John Ainsworth-Davis, director de teatro y cine que había escrito

episodios de la serie *El Santo*... Analizando todos los argumentos, lo más probable es que Martin Bormann falleciese en la batalla de Berlín, ya fuera a consecuencia del fuego ruso o suicidándose.

Pero mucho nos tememos que durante mucho tiempo surgirán nuevos oportunistas dispuestos a *demostrar* que sobrevivió a la Batalla de Berlín y que pasó el resto de sus días llevando una vida plácida, ya fuera en Sudamérica o Inglaterra, dejando atrás su papel determinante en la espiral de odio y destrucción del Tercer Reich.

La última burla de Goering

El 15 de octubre de 1946, el mariscal del Reich Hermann Goering apareció muerto en su celda. Había sido condenado a muerte por el tribunal de Nuremberg y parecía que ya nada se interponía entre él y la horca. Pese a las extraordinarias medidas de seguridad a las que eran sometidos los procesados, el que había llegado a convertirse en el número dos del régimen nazi consiguió burlar a sus vigilantes e ingerir el veneno que le provocó una muerte instantánea. De esta manera arrebató a sus enemigos la satisfacción de hacerle pagar por sus crímenes y privó a la Historia de hacer justicia con un criminal de su categoría.

Goering no fue el único acusado que escapó a la acción de la justicia aliada suicidándose. El 25 de mayo de 1945, el jefe de las SS, Heinrich Himmler, se quitó la vida con una cápsula de veneno que había ocultado debajo de la lengua, al ser detenido por unos soldados británicos que desconfiaron de su documentación falsa.

Robert Ley, responsable del Frente de Trabajo del Tercer Reich, aunque formaba parte del grupo de procesados en Nuremberg, ya no dio opción ni siquiera a ser juzgado, puesto que consiguió ahorcarse en su celda con una toalla. Este hecho alarmó a los Aliados, que decidieron extremar la vigilancia.

Los acusados se encontraban reclusos en celdas individuales, con un policía militar en la puerta, día y noche. Se les impedía hablar entre ellos, aunque esta regla se relajaba en los momentos de descanso. El recorrido desde las celdas a la sala en la que se celebraba el juicio era meticulosamente controlado. Una vez en la sala, no podían abandonar su asiento.

Pese a este exhaustivo control, Goering se salió con la suya y logró

quitarse la vida, tan sólo dos horas antes de que llegase su turno en el patíbulo.

El máximo responsable de la *Luftwaffe* había sido capturado por los Aliados el 9 de Mayo de 1945 cuando, acompañado de su familia y una amplia comitiva, se dirigía al castillo de Fischborn para entregarse allí al general norteamericano Robert J. Stack. Goering obtuvo el compromiso verbal de Stack de que se reuniría «de igual a igual» con el comandante supremo aliado, el general Eisenhower.

Seguidamente se convocó una rueda de prensa con los periodistas del Ejército norteamericano. El egocéntrico Goering, consciente de ser el centro de todas las miradas, se prestó a convertir la conferencia en una auténtica sesión fotográfica, digna de las mejores estrellas de Hollywood.

Las instantáneas que fueron tomadas mientras Goering conversaba amigablemente con algunos oficiales norteamericanos fueron publicadas en la prensa de Estados Unidos, levantando la indignación de la opinión pública.

Tanta cordialidad colmó la paciencia de Eisenhower, que desde su cuartel general en Reims ordenó que se le trasladara al centro de interrogatorios del Séptimo Ejército en Augsburgo, donde sería internado como prisionero de guerra ordinario.

Al llegar al aeródromo, Goering ya intuyó que no le conducían a la entrevista con Eisenhower, sino que le esperaba un futuro muy diferente. Al llegar a Augsburgo, ya no albergó ninguna duda de que la reunión no se celebraría nunca, pues le despojaron de sus medallas y condecoraciones, —las cuales desaparecieron sin dejar rastro, pese a las investigaciones oficiales—, así como de su bastón de mariscal^[18].

El 20 de mayo de 1945, Goering fue trasladado de la jefatura del Séptimo Ejército al Gran Hotel de Bad Mondorf, en Luxemburgo. Su estancia en éste anteriormente lujoso establecimiento fue considerada por él como una afrenta. Estaba alojado en una espartana habitación individual, mientras que otros dirigentes nazis allí confinados disfrutaban de habitaciones dobles.

Goering y el resto de *huéspedes* no tenían demasiados motivos de queja, puesto que contaban con un cocinero vienés que les preparaba una dieta típica alemana, eran libres para pasear por los jardines del hotel o mantener charlas informales, e incluso se les permitía reunirse entre ellos para preparar la defensa en el inminente juicio.

Estas comodidades acabarían de repente al ser trasladados a Nuremberg. Goering tuvo que conformarse con una pequeña celda, de dos metros y medio por tres metros y medio. Para hacer de la fría e impersonal habitación un lugar un poco más acogedor, colocó sobre la mesa las fotografías de sus seres queridos —su mujer, su hija, su madre y su padrastro—, además de una baraja de naipes y varios libros.

Durante el tiempo que duró el juicio, el antes orondo mariscal llegó a perder cuarenta kilos de peso y fue alejado de las drogas, ya que era consumidor habitual de morfina. Se defendió con energía, llegando en ocasiones a corregir a su propia defensa. Goering confiaba plenamente en sus propias aptitudes para salir indemne de la dura prueba a la que estaba siendo sometido. La realidad es que no le faltaban razones para tener tanta confianza en sí mismo; los *tests* de inteligencia que le realizaron durante su cautiverio certificaron una puntuación tan alta que lo calificaba de genio.

En ausencia de Hitler, Goering se arrogó una cierta autoridad sobre sus antiguos camaradas. Su intención era representar al auténtico líder del pueblo germano, pensando en la posibilidad de que, una vez que el afán de revancha entre los vencedores se hubiera calmado, pudiera llegar a jugar algún papel en la Alemania del futuro. Para ello adoptó una pose patéticamente heroica, que contrastaba con la de sus compañeros de banquillo, mucho más realistas, plenamente conscientes de que el final estaba cerca.

Aunque de cara a la galería pretendía conservar su carácter altivo, en realidad colaboró ampliamente con los Aliados, confiando en ganarse su simpatía para que no lo incluyesen en la misma categoría que a los otros criminales nazis. Durante los interrogatorios anteriores al juicio, Goering no tuvo inconveniente en explicar ampliamente y con detalle el funcionamiento interno del régimen, e incluso se prestó con gusto a un careo con Rudolf Hess, mediante el que los Aliados pretendían demostrar que la amnesia del lugarteniente de Hitler era fingida, una prueba de la que, por cierto, Hess saldría airoso.

Pero ante el Tribunal, los argumentos de Goering no lograron convencer a los jueces. Declaraciones como en las que aseguraba cínicamente que «los campos de concentración, las detenciones y la represión no son inventos nazis, sino necesidades de la política» no le ayudarían precisamente a ganarse la benevolencia de los magistrados, que lo encontraron culpable de conspiración para hacer la guerra, crímenes contra la paz, crímenes de guerra y crímenes contra la humanidad. El 1 de octubre fue sentenciado a morir en la

horca.

Goering, que sin duda tuvo que quedarse perplejo ante la —para él inesperada— decisión del Tribunal, afirmó que «Alemania tendrá necesidad en el futuro de una personalidad lo bastante fuerte como para unir a su alrededor a todos los alemanes; entonces se pensará otra vez en mí, pero desgraciadamente yo ya estaré muerto».

Pensando que su desaparición acabaría por abrirle definitivamente las puertas de la inmortalidad, decía estar feliz por haber sido sentenciado a la máxima pena, ya que «un condenado a cadena perpetua no tiene ninguna posibilidad de convertirse en un mártir».

Pero el antes todopoderoso jefe de la *Luftwaffe* no estaba dispuesto a que la última imagen que quedase de él para la Historia fuera la de un cuerpo inerte balanceándose en el extremo de una soga. Probablemente, creyó que un héroe debía quitarse la vida él mismo, antes de que lo hicieran sus enemigos, tal como había hecho su antes admirado *Führer*. Así pues, el hombre que aspiraba a suceder a Hitler consiguió evitar que se cumpliese la sentencia, suicidándose al ingerir una cápsula de cianuro que estaba en su poder.

Lo que nadie ha sabido nunca concretar es cómo pudo acceder Goering al veneno. ¿Lo llevaba oculto en su cuerpo? Se ha hablado de un falso diente o que lo tenía escondido en el ombligo o en el recto. Es muy difícil que fuera el propio Goering el que lo introdujese en la celda, puesto que los prisioneros fueron minuciosamente inspeccionados antes de quedar recluidos. Cuesta creer que, ante la exhaustiva exploración de un vigilante, pueda pasar desapercibida una cápsula escondida en alguna de esas partes del cuerpo.

A lo largo de décadas, todo han sido especulaciones. Pero en febrero de 2004 se hizo pública una revelación sensacional. El diario *Los Angeles Times* se hacía eco de la confesión de un hombre de 78 años, Herbert Lee Stivers, que aseguraba haber sido la persona que le había proporcionado la sustancia letal.

Stivers, un metalúrgico jubilado, se dirigió a la redacción de ese periódico dispuesto a admitir su responsabilidad. Según él, aunque habían transcurrido casi seis décadas, el recuerdo y el remordimiento le perseguían desde entonces. Convencido por su hija, había decidido dejar la verdad al descubierto.

El entonces soldado Stivers acababa de cumplir diecinueve años cuando fue destinado a la Primera División de Infantería del Regimiento 26,

encargado de la custodia de los veintidós procesados en Nuremberg.

Para el joven, ese destino, pese a su relevancia histórica sin precedentes, era extraordinariamente aburrido. Tenía la emoción del contacto diario con los jerarcas nazis, sobre los que recaía toda la atención mundial, pero el trabajo era monótono: «No llevábamos armas. Sólo querían que estuviéramos alerta y con aspecto pulcro. Había venido gente de todo el mundo a ver el proceso», relató al diario.

Stivers admitió mantener entonces una relación cordial con Goering, que hablaba inglés correctamente. En su opinión, el dirigente germano era «un tipo agradable», con el que mantenía conversaciones sobre deportes o aviación.

Cuando acababa su servicio, Stivers y sus compañeros se dirigían a los escasos bares y locales abiertos que había en la ciudad, la mayor parte de ella en ruinas. Una noche quedó obnubilado por la belleza de una joven alemana que dijo llamarse Mona. Cuando le dijo que era vigilante en el juicio ella le preguntó si él podía ver a los prisioneros. Para impresionarla, el joven alardeó diciéndole que los veía todos los días.

Se lo demostró regalándole un autógrafo que acababa de conseguir de otro de los acusados, Baldur von Schirach. Al día siguiente, mientras estaba vigilando a Goering, le solicitó un autógrafo y por la noche se lo entregó a la muchacha.

Inmediatamente, la joven le presentó a unos amigos que le dieron breves notas dirigidas a Goering, escondidas en un bolígrafo, que él aceptó hacerle llegar. Más adelante le dijeron que Goering era un hombre «muy enfermo», necesitado de un medicamento, y pusieron una cápsula en el interior del bolígrafo de los mensajes.

«Me dijo que era una medicina, y que si le iba bien y le hacía sentirse mejor le mandarían más», contó el incauto Stivers, que llevó a Goering el bolígrafo, devolviéndoselo después a la joven.

Dos semanas después, el 15 de octubre de 1946, Goering fue encontrado muerto en su celda, dos horas antes de ser llevado al patíbulo. Dejó una nota escrita en la que decía que era el dueño de su propio destino, añadiendo que había tenido el cianuro en su poder desde el principio del juicio, seguramente para evitar alguna investigación que pudiera llegar hasta sus cómplices.

Cuando se inspeccionaron sus posesiones se descubrió otra píldora de

cianuro escondida en el forro de su maleta, pero nunca pudo acceder a ese objeto, que había sido guardado en un lugar seguro.

«A Mona no la volví a ver más, supongo que me utilizó», reconoció Stivers. «Cuando le entregué el bolígrafo que contenía la píldora no se me pasó por la cabeza la idea de que Goering pudiese suicidarse», explicó el entonces joven soldado. El motivo para pensar que no se quitaría la vida, según Stivers, es que «nunca le vi disgustado».

Stivers, después de comprobar lo ocurrido, se arrepentía de haberle proporcionado el veneno: «Nunca le habría entregado conscientemente algo si hubiera sabido que le serviría para escapar de la horca».

Según un representante de la comunidad judía, Aaron Breitbart, del Centro Simon Wiesenthal de Los Angeles, el relato de Stivers era «lo suficientemente disparatado como para ser verdad».

Aunque, evidentemente, la grave negligencia cometida ya había prescrito, la vergüenza de reconocer su responsabilidad en la burla póstuma de Goering le había impedido hasta entonces afrontar públicamente su pasado.

No existen razones para poner en duda la veracidad de su testimonio. Está documentado que Stivers fue uno de los soldados que tenían contacto directo con los presos nazis, por lo que puede ser cierto que mantuviera ese trato personal con Goering.

Por el contrario, en el caso de que finalmente la historia no fuera más que una invención, no quedarían claros los motivos, a no ser que fuera debido a un improbable deseo de notoriedad, poco lógica en una persona de su avanzada edad.

De todos modos, no es la primera vez que alguien se atribuye el *mérito* de haber proporcionado el cianuro a Goering. En una ocasión, un periodista norteamericano aseguró haber sido él quien le entregó la píldora, mientras que el general alemán Bach-Zelewski también reclamó para sí este dudoso honor.

Así pues, aunque hay que mantener las lógicas reservas sobre el relato de Stivers, el misterio de la muerte de Goering podría haber quedado resuelto. Si su testimonio es cierto, al final habría sido un soldado norteamericano el que cumplió, sin saberlo, el último deseo del hombre que creía estar destinado a convertirse en un mártir.

Pero Goering estaba nuevamente equivocado. Si Goering demostró en 1939 no poseer dotes adivinatorias al garantizar que «ningún avión enemigo

sobrevolaría el cielo alemán», tampoco anduvo muy acertado al creer que acabaría convirtiéndose en un héroe para las generaciones futuras, al predecir que «dentro de cincuenta o sesenta años, se verán por toda Alemania estatuas de Goering».

¿Qué ocurrió con el cadáver de Hitler?

Han transcurrido ya más de seis décadas desde la muerte de Hitler, pero el final del dictador alemán sigue todavía envuelto en misterio. Aunque hay bastante luz sobre los últimos momentos de su vida, gracias a los relatos de los testigos que sobrevivieron, el destino de su cadáver ha sido objeto de todo tipo de especulaciones.

Hasta el inicio de la década de los noventa no se sabía a ciencia cierta qué había sucedido con sus restos mortales, pero el desplome de la Unión Soviética permitió el acceso a sus archivos y a hacer públicas informaciones que antes eran consideradas como alto secreto.

Pero retrocedamos en el tiempo y adentrémonos en el búnker de la Cancillería, en Berlín, en donde estaba a punto de consumarse el acto final de la hecatombe nazi. El 30 de abril de 1945, todo estaba perdido para el Tercer Reich. Los rusos se encontraban ya a pocos centenares de metros del centro de Berlín. En unas horas las tropas soviéticas irrumpirían en el búnker en donde Hitler se había refugiado junto a sus acólitos más fieles, como el ministro de Propaganda Joseph Goebbels o su secretario personal, Martin Bormann, además de sus secretarias. En esos momentos le acompañaba su amante Eva Braun, convertida ya en su esposa, que no había querido abandonarle pese a que tuvo la posibilidad de escapar de la capital germana.

A las dos y media de ese día, Hitler salió de sus aposentos junto a Eva Braun y se despidió de los presentes en el corredor en donde se celebraban las conferencias. Vestía como de costumbre: pantalones negros, chaqueta de uniforme y una camisa blanca. Eva se había puesto un vestido azul con adornos blancos para afrontar el terrible momento que se avecinaba.

Desplazándose por la habitación, fueron despidiéndose personalmente de cada uno de los presentes. Hitler estaba más encorvado que nunca y sus palabras de despedida eran a duras penas entendidas. Tras unos minutos, el *Führer* se retiró a su habitación, mientras que Eva Braun desapareció junto a

Magda, la mujer de Goebbels.

Al cabo de un rato las dos mujeres regresaron. Magda Goebbels logró que Hitler saliera de su habitación para rogarle que huyera de Berlín. Sus súplicas no obtuvieron ninguna respuesta y, con un gesto, invitó a Eva a acompañarle al interior de la estancia. La puerta se cerró tras ellos. Había llegado el momento.

Eran las tres y media de la tarde. Los que esperaban fuera de los aposentos del *Führer* permanecieron en una calma tensa, aguardando el ruido de los disparos que iban a producirse. Pasados diez minutos, y ante la impaciencia de los presentes, el asistente de Hitler abrió despacio la puerta.

Inmediatamente entraron Artur Axmann, el jefe de las Juventudes Hitlerianas, y Joseph Goebbels. Encontraron a Hitler sentado en un pequeño sofá, con Eva a su lado.

Ella estaba inclinada, con la apariencia de estar ya sin vida, apoyando la cabeza en el hombro de Hitler. Tenía los labios contraídos, seguramente por el efecto del veneno; de su cuerpo emanaba un olor a almendras amargas, lo que indicaba que, con toda probabilidad, había ingerido una cápsula de cianuro. Su pequeña pistola, una Walter 6.35, se encontraba en una mesa baja que tenían delante, sin signos de haber sido disparada.

Por su parte, el cuerpo de Hitler se encontraba también inclinado. Tenía la mandíbula colgando. Su pistola Walter 7.65 estaba en el suelo, junto a sus pies, donde su mano la había soltado. Le goteaba sangre de las sienes, llegando el reguero hasta la mandíbula. Axmann dedujo que se había disparado en la boca y que la presión del aire le había reventado las sienes.

El asistente de Hitler acudió con un hombre de las SS y envolvieron el cuerpo en una manta militar. Lo llevaron hasta el inicio de los cuatro tramos de escalera que conducían al exterior a través de la salida de emergencia. Allí tomaron el relevo otros dos miembros de las SS.

Martin Bormann fue quien se encargó de levantar el cuerpo de Eva Braun, que fue trasladado también al exterior del búnker. Los cuerpos fueron tendidos juntos en un cráter de bomba cercano a la puerta de salida. Se derramó gasolina sobre ellos y Goebbels intentó encender la improvisada pira funeraria con un fósforo. La gasolina se resistía a arder, a lo que había que sumar el hecho de que los proyectiles procedentes de la artillería soviética caían cada vez más cerca, por lo que varios de los presentes prefirieron refugiarse bajo el alero de la salida de emergencia.

Finalmente, alguien arrojó un trapo ardiendo, empapado de combustible y, de repente, los cuerpos quedaron envueltos en una potente llamarada. Los asistentes a la cremación del autócrata nazi exclamaron un rápido «¡Heil Hitler!» y corrieron para ganar la puerta de la salida de emergencia lo antes posible, mientras los obuses rusos caían en el jardín de la Cancillería.

El *Führer* había muerto. A partir de ese momento, los habitantes del búnker tan sólo pensaron en organizar la huida, antes de que llegaran los rusos.

Al día siguiente, 1 de mayo, se seguía combatiendo en las proximidades del búnker. Goebbels envió al jefe del estado mayor de las tropas de tierra alemanas, Hans Krebs, a entrevistarse con el mariscal de las tropas rusas, Georgi Zhukov, con la intención de iniciar conversaciones para conseguir un alto el fuego.

En el transcurso de la reunión, el oficial alemán explicó que había sido testigo del suicidio de Hitler. El militar soviético rechazó la oferta de paz y reiteró la exigencia de una rendición incondicional. Sobre la alusión de Krebs al suicidio del *Führer*, Zhukov prefirió ponerla en cuarentena.

Ese mismo día, sería el propio Krebs el que se quitaría la vida y además de la misma manera que Hitler, junto a su esposa y ordenando a un asistente que quemase los cadáveres con gasolina.

Pero esa noche el búnker sería testigo de un suceso tan trágico como inútil. La mujer de Goebbels, ante la inminente llegada de los rusos, decidió poner fin a la vida de sus seis hijos, haciéndoles ingerir un somnífero y luego envenenándolos con ampollas de cianuro.

Tras el brutal infanticidio, se preparó un café y se sentó a conversar con su marido, rememorando los «buenos tiempos» de forma aparentemente despreocupada. El resto de los presentes se unió a la charla, recordando con añoranza la época anterior a la guerra, cuando nada hacía presagiar que tendrían que sufrir la situación presente.

Un rato más tarde, el matrimonio Goebbels se despidió de los pocos que todavía resistían en el búnker. A las nueve de la noche ya estaban muertos. Un ayudante intentó quemar los cuerpos, tal como Goebbels había ordenado, pero ya no había tiempo para entretenerse en estos menesteres. A las once, todos se marcharon formando pequeños grupos, quedando el búnker vacío a medianoche.

Como nota curiosa, dos personas continuaron dentro del refugio. Uno era un joven soldado de las SS que se había quedado dormido y el otro era el encargado de la sala de máquinas de la instalación. El dormilón se despertó de buena mañana, quedándose sorprendido al ver que todos habían huido; considerando que no era muy recomendable quedarse allí, esperando la llegada de las tropas rusas, salió a la superficie y emprendió también la huida entre los humeantes escombros.

Sin embargo, el técnico sí que continuaba en su puesto, ya que los motores diesel de cuyo mantenimiento estaba a cargo proporcionaban la energía necesaria para abastecer a una enfermería próxima al búnker. Aún así, ante la proximidad de los soldados rusos, se convenció de que lo primordial era salvar la vida, por lo que tomó la decisión de huir.

El operario subió las escaleras, se asomó a la superficie y comprobó que era imposible caminar por el exterior por culpa del intenso fuego de artillería. Así que el único habitante del búnker prefirió tomarse la situación con calma y se preparó un espléndido desayuno, eligiendo lo mejor de entre las nutridas despensas del refugio.

Una vez hubo terminado el opíparo almuerzo, efectuó una ronda por las instalaciones, cuando de repente escuchó risas en una de las salas. Se acercó y, cuál no sería su sorpresa cuando se encontró con una docena de mujeres rusas uniformadas. Se trataba de personal sanitario, al frente de las cuales iba una doctora, que preguntó al técnico en un rudimentario alemán por el paradero de Hitler. Le contestó que estaba muerto.

Al crearse un insólito clima amigable entre el técnico y las rusas, éste las condujo por el búnker a la habitación de Eva Braun. Las soviéticas, poco acostumbradas al lujo, se abalanzaron inmediatamente sobre el armario de la esposa del *Führer* para apoderarse, como frívolo botín de guerra, de sus vestidos y su ropa interior.

Pero en las altas esferas del Ejército soviético no estaban interesados precisamente por la ropa de Eva Braun. Zhukov se había quedado intrigado por la versión del suicidio de Hitler, sin saber si era auténtica. Las dudas quedan patentes por el hecho de que en la nota oficial de la entrevista con Krebs no apareciese ninguna referencia a la muerte del dictador. No obstante, el mariscal informó detalladamente a Stalin sobre este hecho. Finalmente, los soviéticos consiguieron entrar en un Berlín completamente destruido, venciendo la desesperada resistencia germana.

El 4 de mayo, tres soldados rusos descubrieron lo que parecían ser los cadáveres de Hitler y Eva Braun. Los restos se encontraban en el fondo de un cráter abierto por la explosión de una bomba. Los soldados vieron que los cuerpos estaban calcinados, lo que les hizo pensar de inmediato que habían sido quemados con gasolina.

Al aparecer los supuestos restos de Hitler, los rusos llevaron a cabo una completa investigación para confirmar que realmente se trataba de su cadáver. Sin un motivo claro, los soviéticos decidieron mantener al resto de potencias aliadas al margen de estas averiguaciones, pese al lógico interés mostrado por norteamericanos y británicos en aclarar el final de Hitler. No sólo no compartieron la información de que disponían, sino que en una rueda de prensa celebrada en el mismo Berlín pocos días después de la rendición, el mariscal Zhukov afirmaría que aún no se había conseguido localizar el cadáver del dictador nazi y no descartaba que hubiera podido huir en el último momento.

Con esas declaraciones se pretendía hacer correr el rumor de que Hitler se encontraba vivo en algún refugio seguro. Quizás había tomado un avión y se encontraba en ese momento bien lejos de su país, quién sabe si en la lejana Sudamérica. Stalin estaba muy interesado en que circulase esta versión. ¿Por qué?

Tan sólo podemos aventurar alguna especulación, pero podía tener como objetivo alentar el miedo a que pudiera resurgir el nazismo y por lo tanto, justificar así la presencia de las tropas soviéticas en Alemania.

Es imposible conocer con exactitud lo que quedaba del cuerpo de Hitler. Los expertos en medicina forense creen que, aunque se utilizaron unos 180 litros de gasolina, considerando que la combustión se llevó a cabo en el suelo, sin posibilidad de circulación del aire, sumando el hecho de que el cuerpo estuviera en un cráter, lo más probable es que el cadáver tan sólo estuviera carbonizado en la superficie. En opinión de estos expertos, los órganos internos no quedarían muy dañados después de esta improvisada cremación, así como los huesos, que estarían prácticamente intactos.

Stalin deseaba confirmar, para su tranquilidad personal, la muerte de su encarnizado enemigo, aunque por el momento no abrigase ninguna intención de hacerla pública. Para ello se hizo traer desde Berlín parte de la mandíbula de Hitler. Más tarde, ya en 1946, se le remitiría un fragmento del cráneo, en el que se apreciaba el orificio de la bala que presuntamente le había producido la

muerte. Ambas *reliquias* fueron depositadas en los archivos secretos de la URSS.

Pese a estos importantes hallazgos, los soviéticos no reconocían haber encontrado el cadáver. Cuando el presidente norteamericano Harry S. Truman preguntó a Stalin en la Conferencia de Potsdam de 1945 si Hitler estaba muerto, el líder soviético se limitó a responder lacónicamente: «No».

Para enturbiar aún más el asunto, el gobierno ruso hizo pública una declaración oficial en la que aseguraba que no se había encontrado aún ningún rastro de los cuerpos de Hitler ni de Eva Braun. Según el comunicado, en la noche del 30 de abril, un pequeño avión logró despegar de Berlín en dirección a Hamburgo. Los rusos afirmaban que en el aparato viajaban tres hombres y una mujer. Además, en la declaración se revelaba que poco después partió del puerto de Hamburgo un submarino en el que supuestamente embarcaron estas personas.

Por su parte, el mariscal Zhukov, flamante *conquistador* de Berlín, afirmó después de una larga investigación en 1945: «Nosotros no hemos encontrado el cuerpo de Hitler». Sobre el verdadero paradero del dictador nazi, declaró: «Mi opinión personal es que se encuentra en algún punto de Europa, tal vez en España.»

Los soviéticos lograron que la duda se instalase entre sus aliados occidentales. El jefe del consejo de Estados Unidos de los juicios de Nuremberg, Thomas J. Dodd, dijo: «Nadie puede decir que él está muerto».

El mayor general Floyd Parks, quien comandaba las fuerzas norteamericanas en el sector de Berlín, expuso en una publicación que él estaba presente cuando Zhukov describió su entrada en Berlín. Según Parks, Zhukov dijo que creía que Hitler podía haber escapado.

El teniente general Bedell Smith, jefe de personal del general Eisenhower, que posteriormente sería nombrado director de la CIA, dijo públicamente el 12 de octubre de 1945: «Ningún ser humano puede decir de manera concluyente que Hitler esté muerto».

El coronel W. J. Heimlich, exjefe de los servicios de inteligencia norteamericanos en Berlín, estuvo encargado de la investigación para determinar qué había pasado con Hitler. En su informe final se podía leer: «No hay más evidencia que las habladurías para sostener la teoría del suicidio de Hitler». En esas páginas también se afirmaba: «En base a las evidencias con las que contamos, ninguna compañía de seguros de vida en Estados

Unidos pagaría la indemnización por Adolf Hitler».

Un juez del tribunal de Nuremberg, Michael Mussmann, estaba convencido de que Hitler no había muerto en abril de 1945 y que los soviéticos debían aceptar su responsabilidad al no haber podido impedir su huida de Berlín.

El exsecretario de Estado Jimmy Byrnes explicó en sus memorias:

Durante la conferencia de los Cuatro Grandes en Potsdam, Stalin se levantó de su silla y se me acercó con su vaso de licor en la mano. Aprovechando ese momento de camaradería, le dije muy amigablemente:

—*Mariscal Stalin, ¿cuál es su teoría sobre la muerte de Hitler?*

Stalin replicó:

—*Él no está muerto. Escapó hacia España o Argentina.*

El inicio de la Guerra fría entre Estados Unidos y la Unión Soviética no ayudó precisamente a que los rusos compartiesen sus descubrimientos sobre el final de Hitler. En 1952, el ya presidente Dwight D. Eisenhower dijo: «Nosotros no hemos podido sacar ni siquiera un indicio de evidencia tangible sobre la muerte de Hitler. Mucha gente cree que escapó de Berlín».

El gobierno alemán no pudo extender las actas de defunción del dictador germano y de su esposa hasta el año 1956, debido a que los cadáveres no habían sido encontrados. Conforme al procedimiento que establece el derecho alemán, similar al de otros muchos países, cuando no se encuentra el cadáver de una persona a la cual se le da por desaparecida, en primer lugar ha de dictarse una declaración de ausencia; transcurridos diez años, cuando no exista ninguna prueba física del desaparecido y no se le haya encontrado, se dicta la declaración de muerte para los efectos legales pertinentes, principalmente los testamentarios.

La resolución del acta de defunción de Hitler (2/48/52 del 25 de Octubre de 1956, dictada en el juzgado de Berchtesgaden), basada en las declaraciones de los testigos, confirmó oficialmente la muerte de Adolf Hitler el día 30 de Abril de 1945 a las 15.30 horas, mientras que a Eva Braun la declararon muerta el mismo día, pero dos minutos antes que a su marido, concretamente a las 15.28 horas.

Como hemos visto, tras la toma de Berlín, Stalin había recibido en Moscú un fragmento del cráneo de Hitler y un trozo de mandíbula con su

correspondiente dentadura. Pero ¿qué había pasado con el resto de su cadáver?

La apertura gradual de los archivos secretos soviéticos durante la década de los noventa fue arrojando luz sobre el destino de los restos mortales del autócrata nazi.

Según unos documentos desclasificados en 1995, la odisea del cuerpo del *Führer* comenzó el 4 de mayo de 1945, cuando las tropas soviéticas encontraron los cadáveres enterrados de Hitler, Eva Braun y la familia de Joseph Goebbels, en la parte exterior del búnker de la Cancillería. De todos modos, esta fecha no es segura; existen documentos que adelantan el descubrimiento al día 3, mientras que hay otros que lo posponen al 5.

De inmediato, el servicio de contraespionaje soviético, que era conocido por el acrónimo SMERSH —que en ruso significa *Muerte a los Espías*—, llegó para preparar la documentación de los cuerpos. Pero al día siguiente el área en torno al búnker debía ser traspasada al V Ejército. Los agentes del SMERSH se mostraron reticentes a tener que entregar los restos y se los llevaron durante la noche, antes del traspaso del sector entre los comandantes del Ejército Rojo.

Entonces ocurrió el primero de los tragicómicos detalles que jalonarían la singladura que seguirían sus restos mortales. Los agentes soviéticos separaron la mandíbula para enviarla a Moscú, tal como había pedido Stalin. Era necesario encargar a alguien la misión de custodiarla hasta que pudiera ser trasladada a la capital rusa. Se eligió a una intérprete llamada Rzhevskaya y se le entregó una caja barata de bisutería, de color rojo, que contenía el fragmento de mandíbula, con la orden de que no se separase de ella ni un momento, bajo ningún concepto.

Rzhevskaya se tomó la misión muy seriamente, consciente de que se jugaba la vida, pero se había comprometido a acudir a tomar unas copas a un bar con otros compañeros. Así pues, tomó la cajita y acudió al bar, dejando la dentadura sobre la barra, pero sin perderla de vista ni un segundo. De todos modos, no probó ni una gota de alcohol; si en lugar de encargárselo a una mujer hubiera sido a un hombre, lo más probable es que no hubiera podido resistir la tentación de emborracharse y quién sabe dónde hubiera acabado la mandíbula del *Führer*... Mientras tanto, el cadáver de Hitler y el de Eva Braun fueron enviados el 8 de mayo a la localidad de Buch, en las afueras de Berlín, para ser sometidos a un estudio forense. El examen *post mortem*

mostró huellas de ampollas de vidrio en las bocas de las víctimas y constató el olor a almendras amargas que revelaba un envenenamiento por cianuro.

Al faltar el trozo de cráneo que mostraba el agujero de bala, encontrado al año siguiente en el mismo cráter, la autopsia dictaminaba que Hitler y Eva Braun habían muerto por envenenamiento. Esta versión agradaba a Stalin, puesto que el ingerir veneno era considerado como un suicidio *cobarde*, mientras que el optar por un disparo requería poseer un cierto valor que no se deseaba conceder al dictador nazi.

Otro aspecto del informe de la autopsia, hecho público en 1968, ha dado lugar a una cierta polémica. Se trata del hecho de que, probablemente, Hitler sólo tuviera un testículo. La autopsia, firmada por dos médicos militares, los tenientes coroneles Shkaravski y Krayevski, revelaba que no fue posible encontrar el testículo izquierdo. Teniendo en cuenta los grandes errores que mostraba el informe, incapaz por ejemplo de encontrar un indicio de la muerte por herida de bala, hace sospechar que estaba manipulado.

Cabe la posibilidad de que las conclusiones de la autopsia fueran hechas plenamente a gusto de Stalin, lo que explicaría esa supuesta ausencia del testículo para minar así la imagen que Hitler dejaría a la Historia.

Sin embargo, el testimonio de un asistente que en una ocasión lo vio orinar contra un árbol, así como el de dos médicos nazis que lo exploraron en algún momento, contradice el de los médicos militares soviéticos, pero también cabe la posibilidad de que negasen la deficiencia por lealtad póstuma a su líder.

Por otro lado, el comandante de la compañía en la que sirvió Hitler durante la Primera Guerra Mundial, reveló en 1971 que el entonces cabo sí que presentaba esa ausencia. Probablemente nunca se sepa la verdad, aunque la importancia de este debate sea más bien secundaria...

Lavrenti Beria, el director del KGB, fue informado de todo lo relativo a la autopsia y los cuerpos fueron enterrados en la guarnición soviética en Buch, donde estaba estacionado el III Ejército. Al ser trasladado unas semanas más tarde a Rathenow, al oeste de Berlín, se desenterraron las cajas el 3 de junio de 1945 y se transportaron junto al resto del material. Fueron enterrados allí, en una zona boscosa apartada, y se plantaron pinos sobre las tumbas.

Finalmente, el cadáver de Hitler acabó formando parte de un macabro lote integrado también por los cuerpos de Eva Braun, la familia Goebbels al completo (marido, mujer y los seis hijos) y el del general Krebs. También se

asegura que el cadáver de *Blondi*, el pastor alsaciano hembra que había pertenecido a Hitler, completaba el siniestro conjunto, junto a las crías que acababa de tener.

Pese a las evidencias, Stalin nunca creyó por completo en la muerte del que había sido su más formidable enemigo. Los rusos habían capturado a los testigos más útiles en el búnker del *Führer*, como Johann Rattenhuber, guardaespaldas de Hitler; Otto Günsche, ayudante de las SS; Hans Baur, su piloto, y Katarina Heusermann, asistente dental. Habían sido interrogados a intervalos durante 1945, y todos confirmaron que el líder nazi se había disparado con su pistola.

La disparidad entre el informe elaborado por el servicio de contraespionaje, indicando el envenenamiento con cianuro, y el relato coincidente de los testigos, hicieron aumentar las sospechas de Stalin de que algo no acababa de encajar en aquella historia.

Se abrió, entonces, una investigación. Los agentes del SMERSH, actuando bajo las órdenes de Stalin, desenterraron los cuerpos que estaban en Rathenow el 23 de febrero de 1946. Aunque el equipo de investigación pudo inspeccionar el cuerpo de Hitler, no entregaron una confirmación final sobre la muerte por bala.

Por orden de Stalin, todos los miembros del círculo de Hitler en cautiverio soviético fueron obligados a representar las últimas horas del líder nazi. La reconstrucción fue filmada. Más tarde todos los prisioneros alemanes serían enviados a la Unión Soviética y destinados a diferentes campos de trabajos forzados.

Tras la investigación, los restos fueron enterrados a dos metros de profundidad en una instalación militar soviética situada en Magdeburgo; allí estuvieron durante 24 años. De todos modos, algunos afirman que no permanecieron en aquel lugar todo ese tiempo, sino que fueron enterrados y exhumados hasta en tres ocasiones. El motivo eran las rivalidades existentes entre el Ministerio del Interior soviético y los servicios secretos, que se disputaban la posesión de los restos y se los robaban mutuamente dependiendo del viento político que soplaba en Moscú en cada momento.

En 1970, el entonces jefe del KGB, Yuri Andropov, pensó que tarde o temprano los rusos deberían abandonar Alemania Oriental y que entonces esos terrenos dejarían de estar bajo control del Ejército Rojo.

También se veía con preocupación el acercamiento político que comenzó

a surgir entre las dos Alemanias. Cuando Willy Brandt, el canciller de la República Federal de Alemania, visitó Erfurt, gozó de una cálida recepción por parte de los germanos orientales. En el horizonte se apuntaba, aunque de forma lejana, la posibilidad de un proceso de unificación. En este caso, la permanencia de los restos de Hitler en suelo germano era un motivo de desazón para los soviéticos.

Como Andropov no quería correr el riesgo de que alguna excavadora sacase en el futuro aquellos cadáveres a la superficie, pidió al líder soviético Leónidas Breznev permiso para sacarlos de la fosa y destruirlos. De este modo, se evitaba que algún día el cuerpo de Hitler pudiera llegar a manos de sus nostálgicos seguidores, impidiendo que lograsen hacerse con ese objeto de culto.

Breznev estuvo de acuerdo con los argumentos del jefe de la KGB y ordenó que los restos fueran incinerados y sus cenizas arrojadas a un río para que no quedase ni rastro del dictador germano.

Pero aquí también existen versiones enfrentadas. Para algunos, la iniciativa no surgió de Andropov, sino que fue el Politburó soviético quien ordenó en secreto la destrucción de los cuerpos para acabar de una vez por todas con las absurdas disputas por la posesión de aquellos restos.

En la noche del 4 de abril de 1970, los soldados soviéticos levantaron una tienda sobre la tumba, que no tenía ningún tipo de identificación, para mantener la operación en el más absoluto secreto. Tres oficiales del KGB fueron los encargados de desenterrar las cajas para municiones que contenían los esqueletos. Finalmente, los restos —convertidos, según un testigo, en «una masa gelatinosa»— se guardaron en cajas de madera que habían contenido fusiles de asalto *Kalashnikov*.

Al día siguiente, las cajas fueron cargadas en un vehículo civil que se disimuló para que pareciera como si los hombres que iban en su interior fueran a pescar. En el vertedero de un terreno de entrenamiento militar soviético cercano a Magdeburgo, en Schonebeck, los oficiales rociaron las cajas con gasolina y les prendieron fuego. Después de una hora, se recogieron las cenizas y se transportaron en un saco hasta la orilla del río Ehle, un afluente del Elba, a su paso por la localidad de Biederitz. Allí fueron arrojadas al agua.

No sería hasta pasadas dos décadas, una vez desaparecida la Unión Soviética, cuando el Gobierno de Moscú haría un moderado esfuerzo para

aportar claridad a estos oscuros episodios.

Fruto de esta transparencia fue la exposición celebrada en mayo del 2000 con motivo de la celebración del 55 aniversario de la victoria sobre la Alemania nazi, titulada *Agonía y castigo del III Reich*. En esa muestra, el público pudo contemplar un conjunto de piezas pertenecientes a los archivos del Servicio Federal de Seguridad, el sucesor del KGB. Se podían ver cuatro fragmentos de la dentadura del *Führer*, en uno de los cuales había cuatro dientes de oro. También estaba expuesto el diván en el que se suicidó, pudiéndose apreciar manchas de sangre, así como un uniforme y cuadros de paisajes pintados por el líder nazi.

Entre todos estos objetos, en un lugar preeminente, se encontraba el fragmento de cráneo que muestra un agujero de bala. El director de aquella exposición, Alexei Livin, afirmó que por el estudio del orificio se podía deducir el tipo de bala empleado, lo que confirmaba que Hitler se había suicidado con una pistola Walter 7,65, lo cual no tendría mayor relevancia si no fuera porque ese arma estaba considerada entonces como de uso exclusivamente femenino.

La nota que explicaba el contenido de la urna que custodiaba el cráneo decía: «Ésta es la prueba material en el caso de la investigación del suicidio de Hitler».

Dos años después de esta exposición, el canal de televisión *National Geographic* logró una exclusiva mundial, realizar una autopsia de los restos del dictador bajo la luz de las cámaras. Para ello se contó con la colaboración de uno de los mejores expertos mundiales en medicina forense, el doctor Mark Benecke.

Curiosamente, este prestigioso médico alemán aceptó de inmediato la propuesta de los periodistas de realizar un informe completo sobre lo poco que quedaba del cuerpo de Hitler, venciendo las reticencias que tenía sobre el personaje, al creer que se trataba de un trabajo teórico, realizado sobre fotografías. Sin embargo, su sorpresa fue mayúscula cuando le comunicaron que se desplazaría a Moscú para poder analizar esos restos *in situ*. *National Geographic* había conseguido el acceso, en primer lugar, a los archivos del Estado, en donde se encontraba aquella parte del cráneo. El médico, acompañado del encargado del archivo, se adentró en un laberinto de estanterías que contenía todo tipo de documentos en aparente desorden; fichas de cartón, carpetas, libros, además de objetos tapados por sábanas cubiertas

de polvo. Todo ello produjo una extraña sensación a Benecke, que se vio acrecentada cuando el archivero abrió un cajón, en el que se suponía que se encontraba el trozo de calavera.

El funcionario ruso extrajo del cajón una pequeña caja de plástico de las utilizadas para guardar *disquettes* y se la ofreció al médico. Benecke la abrió y encontró, envuelto en dos pañuelos de papel, el fragmento del cráneo de Hitler. El doctor confesaría más tarde que estuvo a punto de romper a reír en el momento en el que se le entregó la cajita, ya que no esperaba que aquel resto del cadáver del dictador nazi se encontrase guardado en un estuche tan poco digno.

El breve estudio que Benecke pudo realizar allí no le permitió alcanzar alguna conclusión definitiva sobre el final de Hitler. Aún así, el médico alemán declaró que el dictador «fue alcanzado por una bala procedente de la parte baja del rostro, de debajo del mentón o de la boca».

Ahora le tocaba el turno a la dentadura, que se encontraba en otra parte de Moscú, en los archivos de la antigua KGB. La decoración de este edificio, según el testimonio del doctor, parecía extraída de una película de los años sesenta, con tupidas cortinas de color azul celeste y mullidos sillones.

En este lugar, los restos de Hitler se encontraban en el interior de una caja de puros, guardada dentro de una gran maleta de viaje. Además de la dentadura, en la maleta estaban el uniforme del autócrata y varias carpetas con documentación relativa a los estudios a los que se le sometió, comparándola con los datos que estaban en poder del dentista de Hitler, el doctor Blaschke.

La prueba de que esa dentadura perteneció al dictador la constituían los restos de un puente metálico. En una radiografía del año 1944 que se conserva en la maleta, y que fue realizada después del atentado del 20 de julio de ese año para comprobar los daños sufridos por la explosión, se aprecia también esa prótesis metálica.

Otro aspecto curioso que se deduce del estudio de la dentadura es el mal estado que debía presentar en sus últimos meses. Según las investigaciones llevadas a cabo por un odontólogo forense, el suizo Michel Perrier, basándose en el análisis de fotografías, a Hitler su boca le provocó más de un problema. Los dientes delanteros inferiores presentaban síntomas de parodontosis, mientras que los laterales parecían disponer de algún tipo de apoyo metálico.

Según Benecke, el penoso aspecto de los dientes conservados confirmaría

que Hitler no cuidó demasiado su higiene bucal, lo que explicaría la halitosis que le acompañaría en el último tramo de su vida. En cuanto a su muerte, el médico germano no descartó, a la vista de los restos de la mandíbula, que, tal como se cree, mordiese una cápsula de cianuro a la vez que apretaba el gatillo.

Cuando Hitler estaba en la cúspide de su poder, seguramente nunca se le pasó por la cabeza el humillante destino que podía esperar a su cadáver. Aunque ya nada puede devolver la vida a los que murieron a consecuencia de su locura asesina, una justicia poética ha conseguido que su cuerpo no pueda reposar nunca más en paz, permaneciendo para siempre en poder del enemigo al que intentó derrotar.

Pero Hitler no está solo dentro de aquella maleta. En un guiño del destino, el dictador nazi está acompañado por quien quiso estar a su lado hasta el último momento, y que ahora está también con él en ese frío archivo de Moscú.

En efecto, en otra caja de puros, en este caso un poco más pequeña que la del *Führer*, está la dentadura de su esposa, Eva Braun.



El célebre actor Leslie Howard colaboró con los servicios secretos británicos. Quizás su muerte, al ser derribado su avión civil por la Luftwaffe , pueda estar relacionada con este hecho.



Leslie Howard junto a Bette Davis en una escena de la película El bosque petrificado. Su misteriosa muerte causó conmoción en todos los aficionados al séptimo arte.



El general polaco Wladyslaw Sikorski se convirtió en un obstáculo para las relaciones entre británicos y soviéticos. Su oportuna desaparición en un misterioso accidente facilitó el entendimiento entre ambas potencias.



Miembros de una comisión internacional desentierran los cadáveres de los polacos asesinados en Katyn. Sikorski luchó hasta el final para averiguar la verdad sobre el trágico final de sus compatriotas.



Imagen actual del aeropuerto de Gibraltar, con el Peñón al fondo. Allí encontraría la muerte el general Sikorski, al hacer escala en un viaje de regreso desde Egipto.



Pista del aeropuerto de Gibraltar. El avión de Sikorski caería al mar poco después de despegar desde este punto, en dirección al mar. Tan sólo sobrevivió su piloto.



Joe Kennedy, hermano mayor de John Fitzgerald Kennedy, murió en una operación secreta. Su cadáver nunca pudo ser recuperado, lo que ha levantado muchas suspicacias.



El padre de Joe Kennedy, Joseph, tenía muchas esperanzas depositadas en su hijo mayor, pero su muerte en una misión aérea secreta las truncó.



Martin Bormann, el implacable secretario personal de Hitler. Odiado por todos, tenía la plena confianza del Führer. Su final está rodeado de incógnitas.



Martin Bormann fue el encargado de organizar el Volkssturm, movilizando a mujeres, niños y ancianos. En la imagen, una dama aprende el funcionamiento de un Panzerfaust contra carros.



Aunque se suele creer que es ésta la calavera de Bormann, en realidad es la del doctor de las SS Ludwig Stumpfegger, que huyó con él por las calles de Berlín.



El jefe de la Luftwaffe, Hermann Goering, luciendo sus condecoraciones. La actuación de su Fuerza Aérea provocó más de una decepción a Hitler.



Goering, en la parte inferior de la imagen, a la derecha de Rudolf Hess, intentó ganarse las simpatías de los Aliados durante el juicio de Nuremberg, pero fracasó.



Un demacrado Hermann Goering, testificando en el estrado durante el Proceso de Nuremberg, atentamente vigilado por dos policías militares.



Goering consiguió ingerir una cápsula de veneno antes de ser conducido al cadalso. Un soldado norteamericano fue quien se la proporcionó, víctima del engaño de una joven alemana.



Última fotografía de Hilter antes de su muerte, saludando a miembros de las Juventudes Hitlerianas. Pese a la inminente derrota, no dudó en enviar a estos muchachos a una muerte cierta.



Arthur Axmann, el jefe de las Juventudes Hitlerianas. Fue el primero en entrar en la habitación en la que Hitler y Eva Braun se acababan de suicidar.



Edificio de apartamentos construido sobre el antiguo emplazamiento del búnker de Hitler. En el lugar en el que fueron incinerados Hitler y Eva Braun existe actualmente un parque infantil.



Fragmento del cráneo de Hitler, en el que se puede apreciar el agujero de la bala que se disparó.

Capítulo VI

Mitos e historias fantásticas

Hasta ahora hemos conocido todo tipo de historias enigmáticas ocurridas durante este convulso período. Pero el conflicto de 1939-45 ha sido un lugar ideal para que proliferen en él todo tipo de misterios, aunque muchos de ellos tengan una procedencia más bien dudosa.

En este capítulo quedará constancia de esos episodios que, en el mejor de los casos, pueden tener un origen cierto, pero que con el paso del tiempo han ido recibiendo heterodoxas aportaciones hasta confeccionar unas narraciones que bien poco tienen que ver con la realidad. No obstante, hay que reconocer que estas historias poseen su atractivo para los interesados en los enigmas históricos, por lo que creo que pueden tener un lugar en esta obra, aunque en un plano muy distinto al de los capítulos precedentes.

No hay duda de que las historias que figuran a continuación cautivarán la imaginación del lector y es posible que su lectura sea más gratificante que la del resto del libro. Pero no hay que olvidar que, en más de un momento, saldremos del género de la divulgación histórica para adentrarnos en el de la ficción.

Aún así, teniendo siempre presente su dudosa veracidad, disfrutemos de estos relatos que contribuyen a alimentar el, ya de por sí, abultado capítulo de misterios de la Segunda Guerra Mundial.

Foo Fighters, las luces voladoras

De entre los mitos que nacieron durante la Segunda Guerra Mundial, uno de los más difíciles de desmontar ha sido el de los conocidos como *Foo Fighters*, en parte porque se ha basado en numerosos testimonios reales de

pilotos aliados, publicados incluso en prestigiosos diarios de la época, lo que le ha proporcionado una pátina de verosimilitud.

Los *Foo Fighters* eran objetos, normalmente esféricos, de diversos tamaños, que podían ir desde unos centímetros de diámetro a tener el aspecto de un gran globo, y emitían un brillo extraordinario. Su color también variaba; podía ser rojo, naranja o azul, aunque solía ser blanco o plateado. Normalmente aparecían por la noche durante las misiones de bombardeo que llevaban a cabo los aviones aliados sobre territorio alemán.

El curioso nombre de *Foo-fighters* tiene su origen en un personaje de una popular tira cómica de la época, llamado Smokey Stover, cuyo vehículo se llamaba precisamente *Foo Fighter* y que además solía decir la frase: «Where there's foo, there's fire» (donde hay humo, hay fuego). Por lo tanto, la expresión *Foo Fighters* podría traducirse libremente como «combatientes de humo».

Estos extraños objetos se comportaban de un modo imprevisible y desconcertante. Se colocaban al lado de los aviones aliados y les acompañaban durante un tramo. Si el aparato conseguía burlarles, era sólo cuestión de segundos que las bolas luminosas volvieran a seguirlo de cerca, ejecutando maniobras imposibles para la tecnología de la época.

La primera referencia oficiosa sobre este fenómeno se remonta al 13 de febrero de 1944, cuando el Cuartel General Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada (SHAEF) en París envió a los medios de comunicación una nota de prensa que hacía referencia a la aparición de «una nueva arma alemana en el frente aéreo occidental».

Según el comunicado, durante una acción de bombardeo, los hombres de la Fuerza Aérea estadounidense se habían encontrado «con esferas de color plateado en el espacio aéreo alemán, parecidas a las bolas que adornan los árboles de Navidad».

Siempre según la nota del Cuartel General de los Aliados, que sería publicada por el *New York Times*, el nuevo artefacto parecía ser «un arma de defensa antiaérea, aunque no hay información de cómo se sostiene, qué hay en su interior o para qué sirve en realidad».

A partir de entonces, el interés por este fenómeno inexplicable decayó, o las autoridades militares aliadas se encargaron de censurar las informaciones relativas a los *Foo Fighters*, porque no se volvió a hablar de ello hasta el 2 de enero de 1945.

Ese día, el diario neoyorquino *Herald Tribune* publicó un artículo que describía los tres diferentes tipos que presentaban las extrañas luces voladoras. Según una entrevista realizada al teniente Donald Meiers, podían consistir en una bola roja que volaba al lado del avión, una hilera de tres bolas de fuego volando enfrente del aparato o, por último, un grupo de una quincena de luces produciendo destellos intermitentes.

El teniente Meiers proseguía explicando algunos sucesos protagonizados por estos artefactos, pero al final proporcionaba un dato concluyente que puede ser la clave para entender la naturaleza de estas luces: «No explotan ni nos atacan, solamente parecen seguirnos como fuegos fatuos».

La explicación oficial habló de alucinaciones provocadas por el cansancio, relámpagos esféricos o el fuego de San Telmo^[19]. Lo más probable es que estas razones expliquen la casi totalidad de avistamientos de los *Foo Fighters*. No hay que olvidar que en los bombardeos sobre Alemania participaron miles de aviones con sus respectivas tripulaciones.

Entra dentro de la lógica que en un número tan enormemente alto de misiones se produjeran todo tipo de hechos sorprendentes. Cualquier reflejo o chispa producida por la electricidad estática del aparato, sumado al cansancio acumulado tras horas de navegación aérea, con el temor a la aparición repentina de un caza alemán y, no lo olvidemos, todo ello sucediendo de noche, podía dar como resultado la visión de un fenómeno tan singular como un *Foo Fighter*. El tema pareció remitir con la victoria aliada, pero en diciembre de 1945 un artículo, firmado por el investigador Jo Chamberlin, titulado «El misterio de los *Foo Fighters*» y publicado en la revista *American Legion Magazine*, volvió a despertar el interés por las luces voladoras.

Chamberlin había recopilado las descripciones de varios pilotos que decían haber sido testigos de la aparición de aquellos artefactos. Para este autor, ninguna razón convencional podía explicar las inverosímiles evoluciones de aquellas luces, ni tan siquiera el que se tratase de un dispositivo para desorientar a los radares.

Por lo tanto, la explicación a este fenómeno era que los *Foo Fighters* eran en realidad un arma alemana. El hecho que probaría esta hipótesis sería que «las luces voladoras desaparecieron simplemente cuando las fuerzas de tierra aliadas capturaron el área al este del Rin. Ésta era conocida por ser la localización de muchos centros de experimentación alemanes».

Según Chamberlin, los militares aliados no estaban dispuestos a hacer

públicas las informaciones con que contaban sobre el origen de estas avanzadas armas, por lo que se atrevió a asegurar que «permanecerán ocultas durante tiempo, posiblemente para siempre».

¿Qué hay de realidad y de ficción en el asunto de los *Foo Fighters*? Es muy difícil contestar a esta cuestión, puesto que el paso del tiempo, lejos de aclararlo, ha acabado por aportar más confusión. El motivo es que, a los testimonios originales de las tripulaciones que vieron las luces voladoras, se han sumado otras muchas declaraciones de difícil, por no decir imposible, comprobación.

Es habitual encontrar autores que transcriben informes oficiales que relatan avistamientos de estas bolas luminosas llevando a cabo malabarismos de todo tipo. En una ocasión, incluso una de ellas llegó a atravesar limpiamente el fuselaje como si se tratase de un fantasma, entró dentro de la cabina y rebotó por las paredes del avión, marchándose tal como había llegado.

El problema aparecía cuando otros investigadores trataban de acudir a la documentación en la que aparecían esas descripciones. Curiosamente, la referencia no existía o las narraciones no tenían nada que ver con lo que el investigador reflejaba en su obra.

Probablemente, la supuesta capacidad de los *Foo Fighters* para atravesar los fuselajes tiene su origen en una confusión lingüística. Algunos pilotos aliados intentaron huir de las extrañas luces ejecutando una maniobra consistente en forzar el motor del avión para que alcanzase su máxima velocidad, perdiendo así de vista a su perseguidor. Debido a lo arriesgado de llevar al aparato a unas condiciones tan extremas que podían implicar la parada, o incluso la explosión del motor, los pilotos solían emplear la expresión «*through the gate*» (atravesar la puerta) para referirse a ello. Es posible que algún investigador poco metódico interpretase la frase como mejor convenía a sus intereses y, de repente, en el testimonio de algún aviador el *Foo Fighter* ya hubiera atravesado la puerta del avión.

Significativamente, los autores que han tratado este fenómeno suelen ignorar el hecho de que las visiones de estas luces voladoras no se circunscribían solamente a los cielos alemanes. Los pilotos que llevaron a cabo misiones nocturnas en otras zonas de Europa, como Francia, Noruega o Sicilia también observaron fenómenos similares. La visión de *Foo Fighters* también se daría en regiones tan alejadas como las costas de Túnez, Birmania,

China y algunas islas del Pacífico. Es difícil creer que las avanzadas armas alemanas pudieran estar presentes en todos estos escenarios.

Además, los encuentros con las luces voladoras se produjeron a lo largo de toda la contienda —la primera referencia data ya de 1940— y no sólo en la última etapa de la guerra.

Por último, y como factor determinante, hay que recordar lo apuntado anteriormente; ninguna de estas bolas luminosas dañó o derribó un avión aliado, lo que dificultaría mucho definir las como «armas».

Aún así, ha tenido cierto éxito el mito de que los alemanes lograron construir discos voladores, que explicarían la aparición de los *Foo Fighters*. Aunque los científicos germanos consiguieron revolucionar la aeronáutica gracias a las V-1, las V-2 y los aviones a reacción, o diseñando bombarderos transoceánicos, la realidad es que se quedaron muy lejos de fabricar «platillos volantes» capaces de volar a 2.000 kilómetros por hora, tal como pretendía demostrar en 1957 el investigador Rudolf Lusar en su obra *German secret weapons of the Second World War (Armas secretas alemanas de la Segunda Guerra Mundial)*. Lusar aseguraba que el *vuelo inaugural* del primer platillo volante nazi fue en Praga el 14 de febrero de 1945.

Pretender desentrañar el mito de la realidad en el asunto de las armas secretas alemanas es una tarea que desbordaría el objetivo de este libro. Por parte de muchos investigadores se ha atribuido a los científicos alemanes la capacidad para fabricar ingenios que superarían a la tecnología militar utilizada en la actualidad y, en algunos casos, incluso a las mismas leyes de la física.

Ante la imposibilidad de demostrar la mayor parte de los sorprendentes avances que supuestamente consiguieron los ingenieros nazis, basados habitualmente en testimonios orales de dudosa veracidad, siempre existe la justificación de que los Aliados se encargaron de silenciarlos para utilizar esa revolucionaria tecnología en su provecho.

De todos modos, siempre existirá la duda de si realmente algún caso de *Foo Fighter* tiene su explicación en el empleo de un arma desconocida por parte de los alemanes. Uno de los candidatos a ser el responsable de esos avistamientos fue el misil tierra-aire *Wasserfall* (Catarata). Este cohete había sido desarrollado a partir de la bomba volante V-2 y presentaba unas características que podían ser asimilables a las observadas en los *Foo Fighters*; era capaz de realizar una insistente persecución de su presa en la

oscuridad de la noche y la combustión de los gases de su motor podía ser confundida con una especie de bola luminosa como la que suelen describir los testigos.

Los inicios del desarrollo del *Wasserfall* datan de principios de 1943. El objetivo era diseñar un misil destinado a complementar la defensa aérea del Reich. El cohete estaba basado en el cuerpo del V-2 y el sistema de guiado consistía en un operador en tierra que lo dirigía mediante señales de radio que se aplicaban sobre un total de ocho timones.

Al principio, su cabeza contenía cien kilos de explosivo, siendo incrementada posteriormente a unos trescientos, incluyendo un líquido que aumentaría el radio de alcance de la explosión. La detonación era conseguida mediante control remoto o un fusible de proximidad. El objetivo del *Wasserfall* era derribar varios bombarderos a la vez gracias a su gran onda expansiva. El plan era poner en servicio tres baterías de doscientos cohetes protegiendo cada una de las grandes ciudades. No se preveía que este sistema defensivo pudiera entrar en funcionamiento hasta noviembre de 1945.

El primer vuelo experimental del cohete se produciría en febrero de 1944; en esa ocasión el misil no alcanzaría la velocidad supersónica, aunque sí que lo lograría en el segundo intento. Hasta julio de 1944 se habían disparado solamente siete *Wasserfall*. De ahí hasta enero de 1945 se lanzarían otros diecisiete. El 26 de febrero de 1945, los trabajos de desarrollo del misil quedarían definitivamente abandonados.

Aunque no consta que esta arma entrase alguna vez en combate, informaciones no contrastadas aseguran que se utilizaron una cincuentena de *Wasserfall* para combatir formaciones de bombarderos aliados en misión sobre Alemania.

¿Podría ser el *Wasserfall* el origen de los *Foo Fighters*? Como se ha indicado con anterioridad, las características de esta arma podrían explicar las extrañas luces, pero es imposible adjudicar a este misil la *responsabilidad* de todos esos misteriosos avistamientos.

Aún así, éste no era el único misil antiaéreo con el que debían enfrentarse los Aliados. Los alemanes idearon y pusieron en funcionamiento otro artefacto que, aunque no era tan espectacular como el *Wasserfall*, demostró su poder de destrucción. Se trataba del HS 293, conocido también como «bomba planeadora». Era disparada en el aire desde el avión Heinkel 177 y podía ser guiada hacia su objetivo.

La *hazaña* más importante del HS 293 fue el hundimiento del buque de transporte británico *Rohna* en las costas de Argelia, causando la muerte de 1.117 hombres. Por razones de seguridad nacional, los detalles de esta tragedia fueron mantenidos en secreto durante muchos años, al no considerar conveniente reconocer que los alemanes estaban en posesión de un arma de ese tipo. Esto demostraría la hipótesis de que los Aliados pudieron haber ocultado que los *Foo Fighters* eran en realidad armas secretas alemanas. Pero, pese a todo, siguen existiendo muchos interrogantes que no quedarían suficientemente explicados.

Llegados a este punto, hay que reconocer de nuevo la imposibilidad de formular una única explicación para este fenómeno. Como suele suceder en este tipo de casos, sería necesario llevar a cabo una criba metódica de los diferentes testimonios en los que se asienta este mito. Veríamos que la mayoría de ellos no cumple las condiciones mínimas como para ser, ni tan siquiera, considerados. Es posible que casi todos los demás puedan tener una explicación natural, mientras que una pequeña parte —ésta sí— podría tener su origen en algún ensayo de esas armas destinadas a atacar a las formaciones de bombarderos o, simplemente, a interferir en los radares enemigos.

A partir de algunos de esos testimonios reales, imposibles ya de distinguir del resto, se ha entretejido la sólida leyenda de aquellos enigmáticos «combatientes de humo». Si la aparición de alguna información secreta oculta desde entonces en los archivos de los Aliados no se encarga de aclarar su inexplicable origen, el mito de los *Foo Fighters* seguirá alimentando la imaginación de los amantes de los misterios durante muchos años.

La bomba atómica nazi

Uno de los debates de la Segunda Guerra Mundial que periódicamente tiene más presencia en los medios de comunicación o en los libros de divulgación histórica es el de la supuesta bomba nuclear alemana.

Pese a que es evidente que los nazis se quedaron muy rezagados respecto a los científicos norteamericanos en su carrera por conseguir el arma atómica, no faltan supuestas nuevas pruebas y testimonios que pretenden demostrar que Hitler tuvo a su alcance el arma definitiva. No obstante, nadie explica convincentemente por qué, si los nazis estuvieron en posesión de semejante

arma, no la utilizaron contra los Aliados.

En muchas ocasiones, el *Führer* amenazó con utilizar una «superarma» que aniquilaría de una vez por todas a sus enemigos. Durante largo tiempo se especuló con que la amenaza no sería nada más que otro de los accesos de megalomanía del dictador, hasta la aparición de las bombas volantes V-1 y V-2. Sin embargo, el hecho de que estas «armas de represalia» no fueran todo lo decisivas que Hitler esperaba ha llevado a pensar que quizás se estuviera refiriendo a la bomba atómica.

El célebre científico Albert Einstein ya había exhortado el 2 de agosto 1939 al Gobierno estadounidense a desarrollar la bomba atómica antes de que lo hicieran los nazis, en una carta personal dirigida al presidente Franklin D. Roosevelt.

El científico alemán Otto Hahn había descubierto un año antes que era posible la fisión nuclear. El hallazgo del físico fue publicado en una revista de ciencia, causando un gran impacto en toda la comunidad científica; el 29 de abril de 1939, Otto Hahn dio una conferencia en Washington disertando sobre la reacción en cadena que desataba la fisión de un átomo. En esos momentos, los distintos gobiernos no eran aún conscientes del alcance de ese descubrimiento, pero para Einstein estaban ya claras las terribles consecuencias que podía llevar consigo.

Las advertencias de Einstein, que hasta 1933 trabajó en la Academia Prusiana de Ciencias de Berlín, atraían la atención del presidente Roosevelt sobre el hecho de que Alemania hubiera frenado la exportación de uranio procedente de las minas checas, que estaban ya en su poder. Así pues, la carta de Einstein quedó como un inquietante aviso de que los científicos alemanes que se habían avenido a colaborar con el régimen nazi podían ser capaces de desarrollar un ingenio nuclear.

La administración norteamericana comprendió la gravedad del asunto expuesto por Einstein. Por lo tanto, además de poner en marcha un proyecto para que los Aliados fueran los primeros en disponer de la bomba, era necesario colocar a los alemanes todo tipo de trabas en su carrera para fabricar el apocalíptico ingenio.

Para construir una bomba atómica es imprescindible la utilización de agua pesada, es decir, aquélla en la que, en lugar de estar el átomo de oxígeno unido a dos de hidrógeno, lo está a dos de deuterio. Esta agua, que se encuentra en muy pequeñas cantidades en el agua normal, en una proporción

de una parte entre 10.000, era usada por los alemanes como moderador en los reactores nucleares experimentales que usaban uranio como material fisionable.

Para obtener el agua pesada es necesario separarla del agua normal mediante laboriosos procesos continuos de electrólisis, para lo que se requieren enormes cantidades de energía eléctrica, cuya fuente debe encontrarse cerca del suministro de agua. Los alemanes centraron su mirada en la ocupada Noruega, en la que abundaba la energía hidroeléctrica, e instalaron allí una planta procesadora, concretamente en el pueblo de Notodden, en el condado de Telemark, que comenzó a funcionar en 1942.

En la planta industrial de Telemark trabajaban unos quinientos especialistas, encargados de producir unas cinco toneladas por año de ese material. En realidad los ingleses desconocían el objeto concreto de aquellas instalaciones, pero el hecho de que estuviera fuertemente vigilada hacía suponer que era de enorme importancia para los alemanes. El servicio secreto británico decidió que era necesario acabar con la actividad de esa fábrica, mediante una operación que sería llamada Gunnerside.

Las fuerzas británicas intentaron por dos veces destruir la fábrica mediante el envío de comandos en planeadores que debían contactar con miembros de la resistencia noruega, pero no lo lograron. En la primera tentativa, uno de los dos planeadores en los que iban los agentes británicos se estrelló. El planeador que lo acompañaba fue capturado, incluyendo a su tripulación, por los alemanes que vigilaban la zona.

El segundo intento, llevado a cabo el 28 de febrero de 1943, se saldó con un relativo éxito, ya que el comando consiguió entrar en el complejo industrial. Una vez dentro, inutilizaron instrumentos y maquinaria diversa y destruyeron una cantidad moderada de agua pesada^[20]. Estos destrozos no fueron suficientes para suponer el cierre de la instalación, puesto que seis meses después volvía a funcionar a pleno rendimiento.

Churchill pidió entonces ayuda a los norteamericanos, que prefirieron apostar por métodos más expeditivos. El 16 de noviembre de 1943, ciento cincuenta «fortalezas volantes» estadounidenses arrasaron la factoría. Lo que no lograron fue destruir el agua pesada almacenada, unas catorce toneladas, al encontrarse oculta en un refugio subterráneo.

Los alemanes intentaron ponerla a salvo, trasladándola en un *ferry* que cruzaba el lago Tynn. Pero unos audaces agentes del servicio secreto británico

lograron introducirse en el barco y colocar un potente explosivo en la bodega. La bomba hizo explosión cuando el *ferry* surcaba las aguas más profundas. El recipiente en el que se encontraba el agua pesada fue directamente al fondo del lago, de donde ya no lo pudieron recuperar. Los planes alemanes para conseguir la bomba atómica se fueron también a pique para siempre, o al menos eso creyeron los Aliados.

Los progresos en el desarrollo del arma nuclear fueron muy lentos. La *Wehrmacht* exigió resultados tangibles, considerando que el dinero que se gastaba en esa investigación era necesario para otros proyectos de armamento que sí estaban produciendo resultados inmediatos como, por ejemplo, las bombas volantes o los aviones a reacción.

La amenaza de que el proyecto nuclear fuera cancelado gravitaba continuamente sobre los científicos alemanes, pero aún así continuaron trabajando. El ministro de Armamento, Albert Speer, fue convencido por los científicos para mantener las investigaciones, accediendo a inyectar nuevos recursos, pese a que la economía de guerra impuesta por el eficiente Speer se basaba en recortar los gastos no productivos.

Durante el año 1943, los bombardeos aliados sobre el territorio del Reich hacían peligrar las instalaciones del proyecto, por lo que se vieron obligados a trasladar los laboratorios a lugares más seguros. Pese a los esfuerzos, los trabajos no avanzaban según el ritmo deseado. Ya en 1945, con un presupuesto muy reducido, los científicos llegaron incluso a esconder parte del material de las investigaciones en los sótanos de una iglesia en Haigerloch, como precaución ante el avance de los rusos.

La cuestión sobre si los hombres de ciencia del Tercer Reich lograron, pese al importante traspies sufrido en Noruega y la desesperante falta de medios, culminar sus investigaciones, ha motivado infinidad de estudios y análisis. Mientras que la historia oficial afirma que Alemania quedó lejos de alcanzar la posesión de la bomba atómica, no faltan los que creen que el asunto requiere una investigación más profunda.

La última aportación a este debate histórico la realizó a comienzos de 2005 el físico e historiador alemán Rainer Karlsch. De sólida trayectoria académica y formado en la Universidad Humboldt de Berlín, Karlsch es autor de varios libros sobre la industria del petróleo y la minería del uranio.

Este prestigioso historiador afirmó estar en posesión de las pruebas de que Hitler estuvo a punto de poder lanzar la bomba atómica contra los Aliados. O,

al menos, mucho más cerca de lo que se creía hasta ese momento, pues, al terminar la guerra, los aliados ocuparon los laboratorios de los físicos nazis; los interrogatorios a los que sometieron a los más destacados, Werner Heisenberg y Carl Friedrich von Weizsaecker, parecieron dejar claro —tal como se verá más adelante— que Hitler estaba muy lejos de poder usar un ingenio nuclear en un futuro inmediato.

No obstante, Karlsch asegura que se desarrollaron tres ensayos nucleares con «granadas atómicas», que se habrían cobrado más de medio millar de víctimas entre prisioneros de guerra y de campos de concentración. El especialista sostiene que los artefactos no eran similares a los que fueron lanzados por los norteamericanos sobre Hiroshima y Nagasaki, sino que en realidad se trataba de «bombas sucias», esto es, un núcleo de material nuclear recubierto por grandes cantidades de explosivos convencionales.

Las pruebas nucleares a las que se refiere Karlsch no las dirigieron los célebres Heisenberg y von Weizsaecker. Otros científicos —Erich Schumann, Kurt Diebner y Walther Gerlach—, hasta ahora prácticamente desconocidos, habrían ido por su propio camino para desarrollar una «minibomba» termonuclear con la escasa cantidad de uranio enriquecido del que disponían, dada la imposibilidad de construir una infraestructura comparable a la del proyecto Manhattan que en esos momentos se estaba llevando a cabo con un colosal despliegue de medios en Estados Unidos.

Para demostrar su tesis, Karlsch localizó testigos vivos, estudió imágenes aéreas y mandó analizar muestras de suelo de los lugares en donde presumiblemente se llevaron a cabo las explosiones experimentales.

Siempre según Karlsch, esos experimentos habrían tenido lugar en la última fase de la contienda, el primero en otoño de 1944 en la isla báltica de Rügen y los otros dos en marzo de 1945 en una base militar de Turingia, cerca del campo de concentración de Buchenwald, del que setecientos de sus prisioneros servirían de cobayas humanas.

El primero de esos ensayos fue ampliamente relatado por el periodista italiano Luigi Romersa, a partir de 1947, en revistas militares europeas. Supuestamente, Romersa, entonces un joven corresponsal del diario *Il Corriere della Sera*, había sido enviado por Mussolini para comprobar los avances de la Alemania nazi en el terreno de las armas secretas. Durante su gira visitó las instalaciones de la bomba volante V-2, pero el plato fuerte de la jornada estaba por llegar.

Romera aseguraba que el 12 de octubre de 1944 presencié, a través de la mirilla de un búnker y vestido con traje de amianto, aquel ensayo nuclear en la isla de Rügen, ocurrido concretamente a las 11.45 de la mañana. Pese al testimonio del italiano, los sismógrafos europeos no registraron ese día ningún temblor en la zona y la fecha por él indicados, ni las mediciones posteriores han detectado presencia de radiactividad, ni tan siquiera la erosión del terreno que causaría una gran deflagración.

Según Romera, una vez instalado en el búnker, le anunciaron que haría explosión una «bomba disgregadora». Según le dijo su informador, un coronel del *Heerswaffencunt*, el servicio dedicado a la preparación del armamento, «es el más potente explosivo descubierto hasta ahora. Destruye todo y no se le resiste nada».

El periodista italiano recordaba que le advirtieron de que, una vez producida la deflagración, no podrían salir del búnker hasta el atardecer, puesto que «la bomba desprende radiaciones que pueden provocar muchos daños a un kilómetro y medio a la redonda».

Cuando faltaba un cuarto de hora para el mediodía explotó aquel ingenio. Según Romera, «de pronto, un rugido tremendo sacudió las paredes, después de un resplandor cegador, una densa cortina de humo se extendió por el campo y fuimos engullidos por ella».

Sobre las cuatro de la tarde, Romera pudo salir del búnker, protegido por un traje de amianto. Pudo comprobar los daños causados por la explosión. Cadáveres de animales o restos de las casas que se habían construido allí daban muestra de la gran potencia del arma empleada.

El italiano se quedó totalmente impresionado por la demostración y así se lo expuso al ministro de Propaganda, Joseph Goebbels, con quien dijo haberse reunido poco después en Berlín. Goebbels le dijo: «Dentro de algunos meses estaremos en condiciones de producir estas bombas disgregadoras en gran número, entonces podremos asestarle al enemigo un golpe decisivo».

Teniendo en cuenta este testimonio tan espectacular como poco creíble de Luigi Romera, el historiador Karlsch logró entrevistar también a otros supuestos testigos de las pruebas nucleares nazis. Por ejemplo, encontró a una mujer, Clare Werner, que el 4 de marzo de 1945 contempló una gran explosión en una zona de entrenamiento militar cercana a la ciudad de Ohrdruf.

Según el testimonio de Clare Werner, «a las 9.30 de la noche hubo un gran

estallido de luz, de tono rojizo en su interior y amarillo en el exterior. La luz era tan intensa que se hubiera podido leer el periódico. Todo sucedió muy rápido, y poco después llegó un fuerte golpe de viento». La mujer se quejó de haber sangrado por la nariz, sufrir dolor de cabeza y notar una fuerte presión en los oídos.

Al día siguiente, Heinz Wachsmut, un trabajador de una empresa de excavaciones, fue obligado por unos oficiales de las SS a acudir a aquel campo de entrenamiento. Su misión era colaborar en las tareas de cremación de centenares de cadáveres que presentaban horrorosas quemaduras.

Wachsmut, al igual que la mujer, se quejó también de dolores en la cabeza, y recordaba haber escupido sangre.

Para Karlsch, el testimonio de estos dos alemanes demuestra que ese día, en Turingia, los alemanes hicieron explotar una bomba atómica experimental. Los cientos de cadáveres que Heinz Wachsmut ayudó a incinerar eran, según Karlsch, parte de los setecientos prisioneros de Buchenwald utilizados para comprobar los efectos de la explosión, que se repetiría unos días más tarde.

No obstante, no se tiene en cuenta el hecho de que en el libro de registro de Buchenwald no existe constancia de la desaparición de estos internos. Concretamente, en el campo de concentración de Ohrdruf, perteneciente al enorme complejo de Buchenwald y el más próximo a las instalaciones militares en donde presumiblemente se realizó el ensayo, ese día tan sólo está contabilizada la baja de 35 prisioneros. De todos modos, a favor del historiador alemán hay que contemplar la posibilidad de que, al ser un experimento secreto, se hubiera optado por no dejar ninguna prueba, como podría ser el registro de los prisioneros asesinados de este modo.

Además de los supuestos ensayos atómicos, Karlsch afirma que el primer reactor nuclear nazi estaba listo a principios de 1945 en las afueras de Berlín y que fue desmantelado por los rusos. Para reafirmar esa tesis, desvela que, ya en 1941, físicos del Tercer Reich habrían formulado una patente para una bomba de plutonio.

La mayoría de historiadores desconfía ampliamente de las pruebas que aporta su colega alemán. Los testigos a los que se refiere Karlsch no son plenamente creíbles; los supuestos «documentos clave» que presenta pueden interpretarse de distintas maneras, y las mediciones elaboradas por encargo del historiador en los lugares de los experimentos no son concluyentes.

Aún así, uno de los documentos más interesantes descubiertos por Karlsch

en archivos rusos que permanecieron cerrados a los investigadores durante la época soviética, es el manuscrito de un discurso, que se creía perdido, que pronunció el ministro de Armamento de Hitler, el arquitecto Albert Speer, en junio de 1942.

Speer afirmaba en ese discurso, pronunciado en una conferencia a la que asistieron Heisenberg y otros físicos: «No parece que podamos descartar que un día se puedan fabricar explosivos cuya efectividad supere en millones de veces a los que conocemos».

Aún así, por sí solo este discurso no demuestra que la Alemania nazi estuviera a punto de lograr fabricar una bomba atómica. Pero ¿hasta qué punto los científicos germanos se quedaron cerca de conseguirlo?

Es probable que eso nunca lo sepamos, pero lo que está claro es que el proyecto atómico alemán despertó un enorme interés en los norteamericanos. Así se explica la puesta en marcha de la llamada operación *Alsos* en abril de 1945, cuando los Aliados occidentales y los soviéticos avanzaban ya por territorio del Reich.

Esta misión tenía como objetivo asaltar la fábrica de Stassfurt, situada al norte del país, en la que se sospechaba que los alemanes escondían los materiales para la fabricación de bombas atómicas. El fin último era apropiarse de este material antes de que cayera en poder de los rusos, además de capturar, si era posible, a los científicos germanos que estuvieran trabajando en el proyecto.

Así pues, el 17 de abril, el teniente coronel John Lansdale, jefe de seguridad del proyecto Manhattan, encabezó el ataque a la fábrica. En su interior encontraron 1.100 toneladas de minerales, algunos en forma de óxido de uranio, un material básico para la fabricación de las bombas. Dar con el paradero de los científicos llevó más tiempo, pero al cabo de una semana Werner Heisenberg y Otto Hahn estaban ya en poder de los norteamericanos.

Sería precisamente John Lansdale, fallecido el 22 de agosto de 2003 a los 91 años, quien sembraría nuevas dudas sobre el alcance real del proyecto alemán para hacerse con la bomba. En 1995 declaró en una entrevista concedida al *New York Times* que las bombas arrojadas sobre Hiroshima y Nagasaki contenían óxido de uranio procedente de un submarino alemán, el U-234, que se había rendido en mayo de 1945 cuando surcaba el Océano Índico en dirección a Tokio transportando diez contenedores llenos de este material. Así pues, de ser cierto el testimonio de Lansdale, el uranio obtenido

por los nazis era el adecuado para fabricar un artefacto nuclear.

Pero cinco años antes de las revelaciones de Lansdale quedaron al descubierto una serie de informaciones relativas a lo que había ocurrido con los científicos alemanes capturados por los Aliados occidentales.

Como se ha indicado con anterioridad, tras la caída de Berlín, los científicos Otto Hahn, Werner Heisenberg y Carl Friedrich von Weizsaecker, entre otros, fueron detenidos para ser interrogados, siendo enviados a la localidad británica de Farm Hall.

Los científicos alemanes fueron mantenidos juntos para poder escuchar y grabar sus conversaciones, cuyas transcripciones serían enviadas al director militar del proyecto Manhattan, el general Leslie R. Grove.

Cuando el 6 de agosto de 1945 una bomba atómica estadounidense asoló la ciudad japonesa de Hiroshima, los guardias británicos permitieron a Otto Hahn escuchar las noticias de las explosiones. Horrorizado, Hahn se lo comunicó a los otros científicos, que dudaron que las noticias fueran ciertas, puesto que, según sus cálculos, eran necesarias más de diez toneladas de uranio para producir esos efectos. Hahn, sintiéndose culpable por haber descubierto la fisión atómica, cayó en una profunda depresión.

Por su parte, Heisenberg y von Weizsaecker aseguraron que jamás construyeron para Hitler algo semejante. Ambos científicos fueron incluso más allá, afirmando a sus interrogadores que desde 1942 se dedicaron a retrasar los proyectos existentes, conscientes del peligro que podía correr la humanidad si Hitler se hacía con esa arma definitiva.

Los científicos alemanes permanecerían encarcelados hasta enero de 1946, cuando fueron liberados. El análisis de las grabaciones acabó convenciendo a británicos y estadounidenses de que el proyecto nuclear nazi no estuvo dirigido hacia la posibilidad de construir una bomba atómica, sino un reactor que pudiera ser utilizado para la generación de electricidad.

Pero el gobierno británico ocultó las grabaciones realizadas en Farm Hall durante casi medio siglo. No fue hasta 1990 cuando, a petición de los miembros de la Royal Society, se permitió el acceso público a la transcripción de las conversaciones de los científicos alemanes.

Obviamente, el hecho de que durante tanto tiempo este material fuera considerado como secreto, lo que habría posibilitado su manipulación, ha hecho sospechar a muchos investigadores de que en realidad el proyecto

atómico nazi estuvo mucho más adelantado de lo que la historia oficial refleja.

No obstante, el argumento más significativo para demostrar la enorme diferencia entre los proyectos atómicos de Alemania y Estados Unidos sería simplemente describir los medios que tuvo que desplegar el gobierno norteamericano para conseguir fabricar la bomba atómica.

El proyecto Manhattan supuso un desembolso total de treinta billones de dólares y empleó a más de 125.000 personas, entre ellas seis científicos que posteriormente serían galardonados con el premio Nobel. Pero como dato más curioso, hay que señalar que las instalaciones para obtener el uranio enriquecido necesario para la bomba ocupaban una extensión similar ¡a la ciudad alemana de Frankfurt!

Por lo tanto, cuesta creer que un puñado de voluntariosos hombres de ciencia, con un presupuesto mínimo, faltos de materias primas y trabajando en un país que era diariamente sometido a intensos bombardeos, alcanzasen el mismo resultado que el gigantesco plan que se estaba llevando a cabo al otro lado del Atlántico.

De todos modos, tal como hemos podido comprobar, el mito de la bomba atómica nazi seguirá atrayendo el interés de los investigadores durante mucho tiempo, a la espera de que aparezca la ansiada prueba que demuestre que Hitler estuvo a punto de tener en sus manos el arma definitiva.

Esta prueba pudo haber aparecido finalmente en mayo de 2005, si fuera cierto el descubrimiento realizado precisamente por el historiador Reiner Karlsch; un diagrama dibujado durante la Segunda Guerra Mundial por un científico germano o austríaco, que representa fielmente el esquema de una bomba de plutonio.

Este dibujo fue hecho público por Karlsch y otro investigador, el norteamericano Mark Walker, en la revista *Physics World*. El arma que aparece en el dibujo es un mecanismo de fisión basado en el plutonio, pero el informe publicado por estos dos historiadores también insistía en que los científicos nazis habían trabajado intensamente en la teoría de una bomba de hidrógeno.

Casualmente, la publicación del diagrama se produjo apenas unos meses después de que Reiner Karlsch publicase su libro en el que aseguraba que Hitler llegó a tener una bomba atómica, aunque sus tesis fueron fuertemente criticadas por buena parte de la comunidad científica internacional.

Entre todo el material que recogieron para utilizar como prueba de su tesis, destacaba un informe escrito por Von Weizsaecker tras una visita a Copenhague en 1941, un boceto de patente dibujado por el mismo científico nazi en ese año, una patente aprobada en noviembre de 1941, y el texto de un discurso de Heisenberg de junio de 1942.

Según ambos investigadores, el gráfico —que curiosamente no está fechado ni firmado— fue descubierto por un particular en unos archivos de Moscú, junto a unos papeles sobre el Instituto de Física de Berlín requisados por las tropas soviéticas y trasladados a la capital rusa. Seguidamente, ese anónimo particular lo remitió a Karlsch y Walker, para que lo hicieran público en apoyo de la tesis defendida en el libro.

No es necesario decir que esta historia presenta demasiadas lagunas como para ser digna de consideración. Lo único que demuestra la aparición de este supuesto esquema de una bomba nazi es el interés que despierta esta sobrecogedora hipótesis, y garantiza que en los próximos años continuarán apareciendo nuevas informaciones que vendrán a acrecentar la intriga que rodea a este enigma histórico.

La lanza del destino

En 1912, un pintor fracasado vagaba por las calles de Viena intentando malvender sus acuarelas por los cafés. Su futuro artístico se le mostraba incierto al haber suspendido el examen de ingreso para la escuela de Bellas Artes. Su futuro personal tampoco era demasiado halagüeño; malvivía en pensiones y residencias, y sólo con suerte conseguía comer una vez al día.

Un lluvioso día de diciembre se refugió en el Palacio Hofburg. Deambulando por las salas del museo, centró su atención en un objeto singular; sobre un manto de terciopelo rojo se le ofrecía la visión de una reliquia cristiana de gran poder místico perteneciente al tesoro imperial de los Habsburgo: la Lanza de Longinos, conocida también como la Lanza del Destino.

Allí volvería en otras ocasiones, acompañado de un amigo que compartía su interés por el ocultismo. Ambos se enfrascarían en el estudio de los poderes mágicos que aquel objeto atesoraba; la razón de su fuerza residía en que se trataba del arma con el que, supuestamente, el cuerpo de Jesucristo fue

atravesado después de expirar en la cruz.

Pero, ¿qué es lo que sabemos sobre el origen de esta reliquia?

La primera referencia es, lógicamente, la que aparece en la Biblia. Según el Evangelio de San Juan —el único escrito por un coetáneo de Jesús—, un soldado romano atravesó su cuerpo con una lanza para *certificar* su muerte:

Fueron pues, los soldados y quebraron las piernas del primero y del otro crucificado con él. Pero al llegar a Jesús, como lo vieron ya muerto, no le quebraron las piernas, sino que uno de los soldados le atravesó el costado con una lanza y al instante salió sangre y agua. (Capítulo 19, versículos 32-34).

Por su parte, en el Evangelio de San Marcos no aparece este episodio. Tan sólo se hace referencia a un centurión que asiste al momento de la muerte de Cristo:

Pero Jesús lanzando un fuerte grito, expiró. Y el velo del Santuario se rasgó en dos, de arriba abajo. Al ver el centurión, que estaba frente a él, que había expirado de esa manera, dijo: «Verdaderamente, este hombre era hijo de Dios». (Capítulo 15, versículos 37-39).

San Mateo también refiere la presencia de «*el centurión y los que con él estaban guardando a Jesús*» (capítulo 27, versículo 54), al igual que San Lucas:

«Al ver el centurión lo sucedido, glorificaba a Dios diciendo: “Ciertamente este hombre era justo”» (capítulo 23, versículo 47).

Ésta es toda la información con la que contamos sobre el supuesto centurión que clavó su lanza en el cuerpo de Cristo, pero la tradición cristiana se ha encargado de ir añadiendo detalles a la escena. Así pues, quedó establecido que el centurión que aparece en las Escrituras fue quien empuñó el arma, pese a que San Juan asegura que fue un soldado.

Además, siempre según los primeros cristianos, se especifica que su nombre era Cayo Casio Longinos y que sufría una ceguera parcial que casi no le permitía ver. Pero la sangre de Jesús que le salpicó a los ojos cuando le clavó la Lanza obró un milagro, recuperando la vista en ese justo momento. El agradecido Longinos decidió convertirse al cristianismo, lo que le acabaría costando sufrir el martirio, alcanzando así la santidad.

El artista frustrado tenía ante sí aquella Lanza sagrada de la que hablaban

de forma tan poco precisa las Escrituras. Se trataba de una punta de hierro de poco más de cincuenta centímetros de largo. La hoja estaba partida y presentaba una reparación con un alambre de plata. En el centro podía apreciarse la cabeza de un clavo y una banda de oro con la inscripción *Lancea et Clavus Dominus* (la lanza y el clavo del Señor). En su base se observaban unas pequeñas cruces de bronce.

Según el posterior testimonio de aquel amigo ocultista, el pintor entró en una especie de trance al observar la Lanza del Destino. Aunque junto a ella se encontraban las *joyas de la corona* del Sacro Imperio Romano Germánico, como un globo de oro del siglo XII, un cetro o la espada del mismísimo Carlomagno, la atención del artista se centraba exclusivamente en la contemplación de la reliquia. Con toda seguridad conocía la leyenda apócrifa que ha acompañado siempre a la Lanza de Longinos: «Quien la sostenga en sus manos, sostendrá, para bien o para mal, el destino del mundo».

Veintiséis años más tarde, aquel pintor fracasado, cuyo nombre —como muy bien habrá deducido el lector— era Adolf Hitler, se había convertido en el dueño de Alemania. Ahora entraba triunfante en Viena, la ciudad en la que había vivido como un vagabundo, una vez que el Tercer Reich se había anexionado Austria.

En la tarde del 14 de marzo de 1938, Hitler entraba acompañado del jefe de las SS, Heinrich Himmler, con quien compartía aunque en menor medida, el interés por el ocultismo, en el Palacio Hofburg. El *Führer* se dirigió directamente a la sala en donde se custodiaba la deseada Lanza. Himmler salió de la sala, dejando a solas a Hitler con la mítica reliquia. Allí permaneció más de una hora, ensimismado en sus pensamientos delirantes, alimentados por la visión de la Lanza que ya estaba en su poder. Su sueño megalomaniaco se había cumplido.

Hitler ordenó a las SS que requisaran la lanza y la trasladaran a Alemania, junto a las otras 31 piezas que componían la corona imperial y los atributos de la coronación. Para darle una apariencia legal a lo que era llanamente un latrocinio, la confiscación se ejecutaría en respuesta a la petición oficial realizada en Berlín por el burgomaestre de Nuremberg, Willy Liebel, para que el tesoro regresase a la ciudad que lo acogió antes de ser enviado a Viena.

La organización del complejo traslado de las joyas se demoró durante casi cinco meses, ya que se requirió el empleo de un tren blindado, especialmente preparado para el traslado del valioso tesoro y que contaba incluso con aire

acondicionado. El 29 de agosto el producto del saqueo nazi salió de la Estación Oeste de Viena en el más absoluto secreto. Fue transportado hasta Nuremberg en el tren especial, siendo escoltado en todo momento por tropas de las SS. Al día siguiente las joyas llegarían a su destino, quedando depositadas en la iglesia de Santa Catalina. Allí las recibió con todos los honores el burgomaestre. Más tarde se construirían diez vitrinas especiales para exponer al público las joyas, incluyendo la Lanza, pudiendo ser admiradas por los ciudadanos hasta 1940, cuando fueron retiradas y cuidadosamente guardadas para evitar que pudieran resultar dañadas en algún bombardeo.

El dictador nazi ya tenía en su poder la Lanza sagrada. Pero el *Führer* estaba convencido de que le había pertenecido en una vida anterior. Según confesó a aquel experto en ocultismo que le acompañó en varias ocasiones al museo del Palacio Hofburg, Walter Johannes Stein —paradójicamente de origen judío—, «la Lanza contenía algún tipo de revelación mística, como si en algún siglo anterior ya la hubiera sostenido en mis manos».

Al parecer, Hitler, en una más de sus ensoñaciones, creía ser la reencarnación de un señor feudal del siglo IX, un siniestro personaje llamado Landulfo II de Capua, que fue excomulgado por el papa por sus conocimientos sobre magia, y que se mostró también fascinado por el poder que emanaba de la Lanza.

Lo más probable es que su obsesión por el arma de Longinos naciese, no tanto por un recuerdo de su vida anterior, sino por su desmedida pasión por las óperas wagnerianas, que le hacía asistir casi cada noche a sus representaciones, pese a encontrarse prácticamente en la indigencia. Su favorita era *Parsifal*, en donde la leyenda de la Lanza sagrada —o la *Heilige Lance* en alemán— tenía un papel central, junto al Santo Grial.

Pero, dejando a un lado las interpretaciones literarias y musicales, la historia de la reliquia es enormemente confusa. Según la tradición cristiana, un hombre rico de Arimatea llamado José, que aparece en los Evangelios, se preocupó de preservar la cruz, los clavos, la corona de espinas y el sudario en el que envolvieron el cuerpo de Cristo, además de la Lanza.

Abundando en esta misma leyenda, José de Arimatea había empezado su particular colección de objetos sagrados antes de la muerte de Cristo; tras la última cena, guardó la copa en la que Jesús había consagrado el vino, que sería conocida como el Santo Grial. Gracias a unas supuestas claves que José

de Arimatea dejó, fue Helena, madre del primer emperador cristiano, Constantino, quien redescubrió estas reliquias que habían permanecido ocultas.

Hay incluso quien asegura que la Lanza de Longinos había pertenecido anteriormente ¡a Alejandro Magno! Según estas descabelladas versiones, el arma habría sido utilizada por el conquistador macedonio y pasado después, de generación en generación, hasta llegar a manos del centurión romano. Como vemos, las leyendas y los mitos se entremezclan de tal modo con la realidad histórica que es imposible ya entrever algún trazo de verdad contrastada.

Según otras tradiciones, tras la crucifixión de Jesús, la Lanza pasó directamente a manos del rey Herodes, llegando con el paso de los años a manos del emperador Constantino y a Teodosio el Grande. Posteriormente caería en poder del rey bárbaro Alarico y del visigodo Teodorico el Grande.

Pero existe otra versión, por la que la Lanza pasó, tras muchas peripecias, a manos de San Mauricio, un centurión romano que sufrió el martirio en el año 287, junto a todos los soldados de la Legión Tebana que estaban a su mando, por negarse a luchar por el emperador.

Sea como fuere, la tradición afirma que en el año 732 el general franco Carlos Martel (685-741) la sostuvo cuando derrotó a los árabes en la batalla de Poitiers. El propio Carlomagno (742-814), nieto de Carlos Martel, combatiría en un total de 47 batallas sin conocer nunca la derrota, pero murió poco después de que la reliquia se le cayese accidentalmente.

Lo mismo le sucedería a Federico I Barbarroja (h. 1122-1190), en quien recaería la responsabilidad de custodiar la reliquia tras pasar sucesivamente por varios monarcas de Sajonia. Federico I partió hacia Jerusalén durante la Tercera Cruzada; cuando se disponía a vadear un río en la actual Turquía cometió el error de dejar caer la Lanza. Poco después cayó al río y se ahogó.

La reliquia se incorporó al tesoro de los Habsburgo en 1273 y a partir de entonces emprendería, a lo largo de los siglos, un largo periplo por varios castillos europeos. En 1424 fue trasladada desde el castillo de Blinderberg, cerca de Budapest, a Nuremberg.

La Lanza quedaría custodiada en esta ciudad alemana hasta que la proximidad del ejército francés, en 1796, forzó a las autoridades locales a encomendar el tesoro a la Dieta de Austria-Hungría para que lo guardasen hasta que pasara el peligro, por lo que fue depositada en Viena con la promesa

de su devolución.

La Lanza también fue objeto de deseo de Napoleón, que estaba fascinado por el poder que, supuestamente, concentraba el arma sagrada. Tras vencer en la batalla de Austerlitz, en 1805, intentó hacerse con ella, pero la reliquia había sido sacada momentáneamente de Viena para evitar que cayera en poder del corso.

En 1818, una vez que el peligro napoleónico no era más que un mal recuerdo, Nuremberg intentó recuperar el preciado tesoro, pero fue inútil. La ciudad germana ya no contaba con la influencia ni el poder que detentaba a principios de ese siglo y las joyas de la corona imperial, incluyendo la Lanza, permanecerían en Viena 142 años, hasta que los nazis se apoderaron de ellas.

De todos modos, un estudio metalúrgico realizado en 2003 para un documental de la cadena de televisión británica BBC reveló que la reliquia que había sido motivo de tantas disputas no era romana, sino del siglo VIII, lo que negaba la posibilidad de que fuera la misma lanza que supuestamente traspasó el costado de Cristo. La prueba de su origen medieval era que su composición y apariencia eran similares a otras puntas de hierro forjadas en el período carolingio conservadas en el Museo Británico.

La investigación realizada por la televisión británica confirmaría algunos estudios que situaban el origen de la lanza alrededor del año 800; según la tradición oral recogida en algunos cánticos, Carlomagno recibió el arma en Roma, de manos del papa, para que ésta se convirtiera en un símbolo del Imperio Romano Germánico.

Entonces se la consideraba una reliquia perteneciente a San Mauricio, sin ninguna relación con la que atravesó el costado de Cristo. La *eficacia* de la Lanza se puso de manifiesto en los combates contra los nómadas húngaros, que fueron derrotados supuestamente gracias al poder del arma sagrada.

Siguiendo con estas versiones contradictorias, la identificación de la Lanza con la empleada por Longinos no se produciría hasta el siglo XIII, una vez en posesión de la casa de los Habsburgo. El papa Gregorio IX fue quien aseguró al emperador Federico II que era la auténtica lanza que había atravesado el cuerpo sin vida de Jesús. En 1354, el papa Inocencio VI estableció oficialmente su veneración como la Lanza de la Pasión, haciendo inscribir en un remate dorado la frase que así lo atestiguaba.

La lanza de la que se apoderó Hitler no es la única que ostenta el

calificativo de sagrada. En el Vaticano se conserva una de ellas, aunque la Iglesia católica mantiene muchas reservas y prefiere considerarla como una curiosidad histórica. Existen otras dos, en Armenia y en Polonia, y se tienen noticias de que otra lanza *auténtica* fue destruida en el siglo V en Antioquía.

La lanza que se conserva en la ciudad polaca de Cracovia está también ligada a victorias militares. Fue descubierta precisamente en Antioquía en 1098, durante la Primera Cruzada. Los cristianos habían sitiado con éxito la ciudad pero, una vez conquistada, fueron los sarracenos los que la asediaron.

Cuando los cruzados estaban a punto de rendirse por hambre, un sacerdote dijo haber tenido una visión por la que se le revelaba que la Santa Lanza se encontraba enterrada en la iglesia dedicada a San Pedro. Excavaron en su interior y descubrieron alborozados la reliquia; enarbolando la lanza salieron de las murallas, convencidos de contar con la protección divina, y arrollaron a los musulmanes inundados de fervor religioso. Esta punta de hierro ofrece muchas similitudes con la perteneciente al tesoro de los Habsburgo, por lo que se cree que en realidad se trata simplemente de una copia.

Así pues, la Lanza conservada en Viena era considerada como la auténtica, y era la que provocó en Hitler los deseos irrefrenables de poseerla algún día. Como hemos visto, pudo finalmente cumplir su objetivo, aunque fuera para unos propósitos claramente regidos por el mal pero no hay que olvidar que, tal como asegura la tradición, la reliquia ofrece su sagrada protección al poseedor, independientemente del carácter de sus intenciones.

Un personaje clave en la historia de la relación de Hitler con la Lanza sagrada es el del experto en ocultismo que ha sido señalado antes, Walter Johannes Stein, pese a que la mayoría de biógrafos ni tan siquiera lo nombran, lo que suscita serias dudas sobre su testimonio.

Aún así, permaneciendo prevenidos ante su escasa credibilidad y sin descartar que los detalles de su relación con Hitler fueran una invención, podemos referir que Stein nació en Viena en 1891, siendo hijo de un rico abogado. En la capital austríaca conoció a Hitler, con quien compartió el interés por el arte y la historia. Durante la Primera Guerra Mundial sirvió como oficial en el Ejército austríaco, siendo condecorado por el valor demostrado en el campo de batalla.

Stein era una persona con grandes inquietudes, lo que lo llevaría a convertirse después en matemático y economista, obteniendo también el doctorado en investigaciones psicofísicas por la Universidad de Viena. Fue

experto en arqueología, arte bizantino e historia medieval.

Conocedor de sus aptitudes, Heinrich Himmler intentó en 1933 atraérselo para que colaborase en las investigaciones ocultistas de los nazis, pero Stein huyó a Inglaterra. Al llegar la Segunda Guerra Mundial, el antiguo amigo de Hitler prestó su total colaboración a los Aliados, trabajando como espía para los británicos. El propio Churchill escucharía de labios de Stein su descripción de las creencias ocultistas del dictador nazi, que el veterano político inglés consideró necesario mantener en secreto.

Aunque Stein nunca publicó sus memorias, sí que permitió a un oficial inglés, Trevor Ravenscroft, trasladar sus recuerdos al papel. Stein murió en 1957, pero su testimonio póstumo no aparecería hasta 1972, en forma de un libro llamado *Spear of Destiny (La Lanza del Destino)*, que revelaría al gran público la importancia que tenía esa reliquia para Hitler.

El testimonio de Stein, plasmado por Ravenscroft, describe las propiedades de la disputada reliquia. Pero, desde el punto de vista del resbaladizo terreno del ocultismo, ¿qué era lo que confería a la lanza sus supuestos poderes mágicos?

Según el Evangelio de San Juan (capítulo 19, versículos 36-37), en las Escrituras se profetizaba que al Mesías «no se le quebrará hueso alguno» y que «mirarán al que traspasaron».

Para que se cumpliese el Destino, era imprescindible que alguien hiciera lo que hizo Longinos puesto que, al ser viernes, había que acelerar la muerte de los crucificados para que no permaneciesen agonizando en la cruz el sábado, día sagrado para los judíos. A los otros dos ajusticiados les rompieron las piernas para que, al colgar el cuerpo sin apoyo, muriesen rápidamente por asfixia. Pero la Lanza de Longinos impidió que hicieran lo propio con Jesús. Del mismo modo, al ser traspasado con esa arma arrojadiza se cumplió la segunda profecía.

La Lanza se convertía así en un privilegiado instrumento del Destino para posibilitar su cumplimiento. Por lo tanto, según la mentalidad de los ocultistas, un objeto que cumple esta trascendental misión pasa a ser una fuente de poder sin límites.

Según Stein, Hitler sabía ya de los presuntos poderes de la lanza en 1912. De hecho, fue el interés de Hitler por esta reliquia el que provocó que ambos se conocieran. En el verano de 1912, Stein compró un libro sobre el mito de Parsifal en una librería vienesa especializada en temas ocultistas. El ejemplar

estaba garabateado con comentarios en los márgenes, que demostraban que su autor era un iniciado en esos temas, además de ser un fanático antisemita. El anterior propietario había dejado su nombre escrito en el interior: Adolf Hitler.

Stein pudo encontrar a Hitler gracias a la ayuda del librero. El entonces pintor de acuarelas explicó sus obsesiones a Stein, que quedó fascinado por su enorme ambición, al estar convencido de que tenía un alto designio que cumplir. La posesión de la Lanza sagrada podía ser el instrumento necesario para hacerlo realidad. El experto en ocultismo no tomó demasiado en serio a aquel artista fracasado, pero años más tarde aquellos delirios de grandeza se harían tristemente realidad.

Al inicio de la Segunda Guerra Mundial, los supuestos poderes mágicos de la Lanza se encontraban ya al servicio del Tercer Reich. Sea debido a la reliquia o, más bien, al arrollador poderío de las divisiones Panzer, las tropas germanas fueron aniquilando a todos sus enemigos y conquistando todo el continente europeo.

Al parecer, la intensidad del poder que irradiaba la Lanza debió remitir a partir de 1942, puesto que las tropas de Hitler empezaron a retroceder en todos los frentes. Además, el territorio del Reich comenzó a ser bombardeado sin piedad. Por esa época la Lanza ya había dejado de estar expuesta al público y permanecía empaquetada junto al resto del tesoro en un refugio antiaéreo excavado en la roca y situado bajo el castillo de Kaiserburg, en Nuremberg.

El 31 de marzo de 1945, ante el avance de las tropas aliadas por territorio germano, el burgomaestre Liebel creyó que el refugio no ofrecía suficiente protección y decidió guardar las piezas más valiosas —entre las que figuraba la Lanza— en cajas de cobre soldadas, que fueron depositadas en una recámara del búnker de la Paniers Platz, procediendo luego a tapiar la entrada, que quedaba disimulada. El resto de piezas continuó bajo el castillo de Kaiserburg.

El Séptimo Ejército norteamericano había rodeado ya el casco antiguo, defendido por 22.000 miembros de las SS, dispuestos a morir por defender la ciudad que tenía el detestable *honor* de ser el centro espiritual del nacionalsocialismo.

Durante cuatro días, la veterana división *Thunderbird* se enfrentó a esa legión de fanáticos soldados, que contaban para su defensa con un centenar de

carros blindados. Finalmente, el 19 de abril de 1945, un día antes del cumpleaños del *Führer*, Nuremberg era tomada por los norteamericanos.

Las piezas escondidas en el refugio del castillo fueron rápidamente localizadas por los norteamericanos, que no se apercibieron de que faltaban precisamente las más valiosas. Pasaron dos meses hasta que las autoridades militares aliadas se dieron cuenta de ello.

El teniente Walter H. Horn fue el encargado de averiguar el paradero de la parte más importante del tesoro de los Habsburgo. Horn no lo tuvo nada fácil; las versiones de lo ocurrido arrojadas por los interrogatorios eran en su mayoría contradictorias.

El burgomaestre Liebel, que era quien con toda seguridad debía saberlo, se había suicidado poco antes de que llegasen los norteamericanos, aunque los rumores apuntaban a que había sido asesinado por matones nazis en un ajuste de cuentas, quién sabe si en una disputa por la posesión del tesoro.

Los funcionarios municipales se limitaban a remitir a sus interrogadores al burgomaestre ya fallecido, por lo que bien poco se pudo avanzar para esclarecer el asunto. Por su parte, los oficiales de las SS que habían defendido la ciudad aseguraban que, aprovechando la confusión, un coronel se había escapado con las joyas, mientras que otros decían haber oído el rumor de que el tesoro había sido arrojado a un lago...

La paciencia del teniente Horn no decayó pese a estas contrariedades. El oficial norteamericano tuvo la corazonada de que un funcionario, el doctor Walter Fries, que era de los que aseguraban sin mucha convicción que las joyas descansaban en el fondo del agua, en realidad sabía dónde se encontraba el tesoro. Sometido a largos interrogatorios, acabó por derrumbarse, confesando que conocía el lugar en donde estaba escondido el tesoro.

El 7 de agosto de 1945, los norteamericanos, conducidos por el doctor Fries, se introdujeron en el interior del refugio antiaéreo de Paniers Platz. Una vez allí, el funcionario germano indicó el punto en el que debía derribarse la pared de ladrillo. Así lo hicieron, descubriendo una pequeña cámara, en la que se encontraban las cuatro cajas de cobre que contenían el tesoro de los Habsburgo. Los recipientes sellados fueron trasladados al castillo de Kaiserburg, en donde fueron abiertos. En ese momento, el teniente Horn tomó posesión de la Lanza en nombre del gobierno norteamericano.

De este modo, se le arrebató simbólicamente a Hitler su reliquia, tres meses después de su muerte. Este dato es revelador; son numerosos los

autores que aseguran que la Lanza pasó a manos de los norteamericanos precisamente el día del suicidio de Hitler, con lo que se cumpliría la maldición que perseguía a los poseedores de la Lanza en cuanto se desprendían de ella. Incluso algunos van un poco más lejos y afirman que fue el inefable general George Patton el que tomó en sus manos el arma sagrada en el mismo momento en el que Hitler se quitaba la vida en su búnker de Berlín.

No hay duda de que este espectacular desenlace de la Segunda Guerra Mundial merecería ser cierto, pero hay que ceñirse a la realidad histórica y dejar constancia, para decepción de los aficionados al ocultismo, de que ese hecho no se produjo hasta mucho después de la muerte del *Führer*. Después de examinar las joyas, los flamantes dueños del tesoro, las autoridades militares norteamericanas, decidieron que la propiedad del mismo correspondía a Austria. De este modo, la Lanza de Longinos pudo regresar a Viena, de donde había salido siete años antes para servir a los fanáticos deseos de un vesánico dictador. Todos los valiosos objetos fueron depositados en el sótano del Banco Nacional de Austria hasta que hubiera posibilidad de trasladarlos al dañado Palacio Hofburg.

Pero aquí no acaba, como es de suponer, la rocambolesca historia de la Lanza sagrada. En enero de 1946... ¡apareció en Los Angeles el tesoro de los Habsburgo que en esos momentos debía estar en Viena!

El coronel del Ejército norteamericano Joseph W. Hensel dijo haberlo trasladado allí desde Munich. ¿Cómo era posible?

Las fuerzas de ocupación norteamericanas en Austria quedaron en una situación muy incómoda, a la espera de una investigación para saber si el tesoro hallado en Los Angeles era auténtico y, por lo tanto, las joyas que habían guardado en los sótanos del banco eran una falsificación.

Sorprendentemente, la comprobación no llegaría hasta casi un año después; tras sortear numerosos escollos burocráticos, el 11 de diciembre de 1946 se abrieron por fin las cajas que contenían las piezas del tesoro en el sótano del Banco de Austria y se compararon con las fotografías que se habían enviado desde Estados Unidos. Como no podía ser de otro modo, los funcionarios encargados del estudio llegaron a la conclusión de que las piezas verdaderas eran las que se encontraban en Viena.

Pese a aquella resolución de los expertos, la duda sobre la autenticidad de la Lanza expuesta en el museo del Palacio Hofburg nunca se ha despejado. Se

sospecha que el gobierno norteamericano no dejó pasar esa oportunidad histórica para apropiarse de ese disputado objeto sagrado, entregando a Austria una falsificación y quedándose con la reliquia auténtica.

No sabemos si la Lanza que hoy día los turistas pueden contemplar en Viena es la misma que blandieron Carlomagno y Federico Barbarroja o que ansiaron Napoleón y Hitler. Es ciertamente poco probable que esa punta de hierro de la época carolingia irradie algún tipo de poder mágico, aunque lo que está claro es que la historia de la Lanza sagrada constituye un misterio tan enraizado en lo más profundo de la historia que nunca podrá ser resuelto.

Pero, si concedemos la posibilidad de que la Lanza del Destino se halle en realidad en manos del gobierno norteamericano desde 1945, hay que admitir que la leyenda que acompaña a la reliquia —«quien la posea tendrá en sus manos el destino del mundo»— se ha cumplido al pie de la letra desde entonces.

El mito del experimento Filadelfia

Uno de los experimentos científicos más conocidos, y quizás el más misterioso, de la Segunda Guerra Mundial es el que supuestamente tuvo lugar en aguas de Filadelfia en los meses de julio y octubre de 1943.

Lo que ocurrió en aquel lugar ha dado pie a infinidad de estudios, reportajes, libros e incluso varias películas, pese a que no existe ninguna documentación oficial sobre este enigmático episodio.

El objetivo del experimento era enormemente ambicioso; ni más ni menos que hacer desaparecer un barco de la Marina estadounidense mediante la utilización de un potente campo magnético provocado por unos generadores eléctricos emplazados en sus bodegas. Al parecer, este objetivo se cumplió con creces. Además de desaparecer, el buque se *teletransportó*, apareciendo a cientos de millas de distancia.

La primera noticia de este espectacular suceso la proporcionó un marinero llamado Carlos Allende o Carl Allen, como se hacía llamar, nacido en Springdale, Pennsylvania, en 1925. A los 17 años se alistó en la Marina y un año después se licenció. A partir de julio de 1943 estuvo trabajando en la marina mercante.

Allen envió una carta al astrofísico Morris J. Jessup, en la cual le relataba los extraños sucesos que decía haber visto en la costa de Filadelfia en 1943, cuando navegaba a bordo del *Andrew Furuseth*. En su espeluznante narración explicaba los terribles efectos que sufrieron los marineros que participaron en el experimento llevado a cabo por la Marina norteamericana.

A principios de los años sesenta, las autoridades militares estadounidenses intentaron ponerse en contacto con Jessup, pero el científico se había suicidado en 1959. Por su parte, Carl Allen se había esfumado en 1952 y su rastro se había perdido para siempre.

El extraño experimento permaneció alejado del conocimiento público hasta que en los años setenta dos investigadores, William Moore y Charles Berlitz, se propusieron averiguar la verdad sobre el caso desvelado por Allen. De sus pesquisas surgió un libro, *El misterio Filadelfia: proyecto invisibilidad*, que logró atraer la atención del gran público sobre lo ocurrido en Filadelfia en 1943.

Según estos investigadores, la Marina provocó este campo magnético en el destructor *USS Eldridge DE-173* el 22 de julio de 1943. Al comienzo del experimento, una extraña luz de color verde cubrió todo el casco del barco. Los testigos que observaban el destructor desde el muelle comprobaron perplejos cómo el buque, con toda la tripulación a bordo, se iba desdibujando hasta resultar visible tan sólo la línea de flotación. Al acabar la prueba, la tripulación se encontraba en estado de *shock*. La mayoría de los marineros sufría mareos y vómitos, lo que ocasionó que la Marina decidiese reemplazarlos de inmediato.

El 28 de octubre de 1943 se procedió a realizar el segundo experimento, de las mismas características. Se encendieron de nuevo los potentes generadores y el *USS Eldridge* comenzó a desaparecer. En este caso no quedó visible la línea de flotación, sino que la superficie del agua presentaba la curvatura que había dejado la presencia del buque. El barco fue visto en Norfolk, Virginia, durante varios minutos por la tripulación del mercante *Andrew Furuseth*, hasta que reapareció en Filadelfia.

Sin embargo, este segundo experimento tuvo consecuencias trágicas para la tripulación del destructor, puesto que varios hombres sencillamente no regresaron del viaje, mientras que otros sufrieron importantes alteraciones psíquicas.

Los marineros que sí que volvieron no podían considerarse tampoco

demasiado afortunados, puesto que la mayoría presentaba diversos cuadros de desequilibrio mental, siendo dados de baja para el servicio.

En los meses y años siguientes, los supervivientes del experimento sufrieron extrañas experiencias. Al parecer, de repente desaparecían ante la mirada atónita de sus familiares, ya fuera en su propia casa o incluso caminando por la calle. En otras ocasiones, se quedaban totalmente inmóviles, sin poder reaccionar a los estímulos exteriores, o perdían la noción del tiempo.

De todos modos, ninguno de los marineros que se vieron implicados en aquel experimento accedió a hablar públicamente del mismo, debido a que se les había advertido de su carácter secreto. Esta circunstancia no es extraña, puesto que durante la Segunda Guerra Mundial se produjeron muchos otros episodios en los que estaba involucrado un buen número de testigos y, aún así, no llegó a trascender ningún detalle hasta que la administración levantaba, décadas más tarde, el velo de silencio que lo cubría.

Hasta aquí hemos visto lo que los investigadores han descubierto sobre lo que aconteció en Filadelfia en 1943. Pero ¿qué hay en todo ello de realidad o ficción?

En primer lugar hay que señalar que el destructor objeto del experimento existió en realidad. No obstante, según los datos que figuran en los archivos de la Marina norteamericana, el *USS Eldridge* no entró en servicio hasta el 27 de agosto de 1943, es decir, un mes después del primer experimento.

Pero otro dato desconcertante es que el 28 de octubre el destructor no se encontraba en Filadelfia, sino en Nueva York, dirigiéndose cuatro días más tarde a la base naval de Norfolk para partir rumbo a la ciudad marroquí de Casablanca, a donde llegaría el 22 de noviembre.

Por lo tanto, si los datos de la Marina son ciertos, el *USS Eldridge* no pudo ser el protagonista del experimento. Después de participar en el desembarco de Normandía, el 6 de junio de 1944, el destructor sería entregado a Grecia exactamente dos años después, como parte de un programa para atraerse al país heleno a la órbita norteamericana y hacer frente así a la expansión soviética en Europa Oriental. El buque fue rebautizado como *A/T Leon*. Sirvió en la Marina griega hasta 1990 y desde entonces permanece anclado en el puerto de Suda, en Creta.

Pese a que, según los archivos oficiales, el *USS Eldridge* no llegó a estar nunca fondeado en Filadelfia, por lo que es de suponer que fue ajeno al

experimento, la realidad es que el barco, ya en poder de los griegos, ofrecía algunos aspectos inquietantes.

El más extraño era la ausencia de las páginas del cuaderno de bitácora que cubrían desde su botadura hasta el 1 de diciembre de 1943. Las hojas habían sido cuidadosamente arrancadas del libro, algo totalmente inusual, puesto que ese diario es *sagrado* para la historia de un buque, pero así fue entregado a las autoridades militares helenas. Por otro lado, la instalación eléctrica del barco presentaba varias anomalías, como la existencia de un buen número de cables que no conducían a ninguna parte y que los técnicos griegos no lograron identificar.

Además de estos datos objetivos, a lo largo de los años que el destructor sirvió en la Marina griega, los tripulantes observaron algunos hechos curiosos, como la desaparición de pequeños objetos sin explicación lógica o la presencia en algún momento puntual de un extraño halo de color verde alrededor del casco del barco.

Algunos marineros aseguraban sentir fuertes vibraciones pese a estar el buque con las máquinas paradas, o decían tener la sensación de haber servido en el destructor con anterioridad. De todos modos, estos enigmáticos sucesos podían estar inducidos por el hecho de que los marineros conocían los rumores de que el barco había sufrido la supuesta *teletransportación*.

Si existen estas dudas sobre si el *USS Eldridge* se encontraba realmente en Filadelfia por esas fechas, lo mismo ocurre con el mercante que presumiblemente vio la súbita aparición del destructor en Norfolk.

En efecto, en el cuaderno de bitácora del *Andrew Furuseth* se indica que partió de Norfolk con destino al puerto argelino de Orán el 25 de octubre de 1943, es decir tres días antes del segundo experimento. En los archivos de la Marina se encuentra una carta del capitán del buque, William S. Dodge, en la que niega formalmente que la tripulación observase ningún fenómeno extraño mientras estuvo en Norfolk.

Por lo tanto, en la fecha que los investigadores señalan como la del segundo experimento, ninguno de los dos barcos implicados se encontraba allí; el destructor estaba en el puerto de Nueva York mientras que el mercante se hallaba ya en ruta a través del Atlántico.

Aún así, el hecho que arroja más dudas sobre la posibilidad de que el experimento se hubiera llevado a cabo es algo tan obvio como la imposibilidad física de conseguir la invisibilidad de un objeto material,

incluso con la tecnología de que disponemos en la actualidad.

Sin duda, escapa a toda lógica e incluso al sentido común, no sólo el hecho de hacer desaparecer un buque de guerra, sino además de transportarlo en el espacio de forma instantánea. Abundando más en este sinsentido, cuesta imaginar que se intentase lograr ese fantástico objetivo mediante la tecnología existente en aquella época. Por todo ello, simplemente cabe calificar de mito o invención todo lo relativo al Experimento Filadelfia.

Sin embargo, siempre existirá la posibilidad de que esta historia haya surgido de algún hecho real que, por el motivo que sea, las autoridades militares hayan decidido mantener en secreto. El Ejército y la Marina estadounidense llevaron a cabo infinidad de experimentos, sobre todo durante la Guerra fría, que se han mantenido ocultos durante décadas. En los últimos años se han desvelado numerosos estudios llevados a cabo por las autoridades militares norteamericanas, en los que se puso en riesgo la salud física y mental de cientos de soldados que participaron en esos experimentos sin su conocimiento o sin que se les advirtiese de los riesgos que iban a afrontar.

Al mantener en secreto estos programas, el gobierno norteamericano no ha tenido que hacer frente a las reclamaciones que con posterioridad han presentado los afectados. Tan sólo recientemente, la administración ha reconocido algún tipo de responsabilidad en estos casos e incluso ha pedido perdón públicamente.

Por lo tanto, no es disparatado pensar que en aquellos meses de julio y octubre de 1943 se realizase alguna prueba basada en los efectos de la creación de un fuerte campo magnético. El objetivo, evidentemente, no sería hacer desaparecer el buque o enviarlo en unos segundos a cientos de millas de distancia, sino que sería mucho más modesto.

Según algunos investigadores, como el francés Jacques Vallée, el propósito era conseguir que los torpedos fueran desviados por la fuerza magnética y así mantener al barco protegido de los ataques submarinos. Para ello se envolvería el buque con grandes cables por los que circularía corriente de alto voltaje; de este modo, se anularía la atracción magnética y los torpedos no encontrarían su objetivo, protegiendo así el tráfico naval de los submarinos alemanes.

También cabría la posibilidad de que el potente campo magnético estuviera destinado a absorber las ondas procedentes de los radares para desaparecer así de las pantallas del enemigo, con lo que se alcanzaría una

teórica invisibilidad, pero muy alejada de la total desaparición física que se produjo durante el supuesto experimento.

Por lo tanto, lo que está claro es que el Experimento Filadelfia hay que encuadrarlo dentro del género de las historias de ciencia-ficción, puesto que no existe ninguna prueba que aporte verosimilitud alguna al episodio. Además, la inexistencia de testigos directos en un experimento de esas dimensiones despierta serias dudas, así como el hecho de la extraña desaparición de los dos personajes —si es que llegaron a existir—, Allen y Jessup, que desvelaron lo que supuestamente allí ocurrió.

Tampoco ayuda a otorgar credibilidad al suceso el que el principal valedor de la historia, Charles Berlitz, sea también el creador del mito del Triángulo de las Bermudas, por lo que no hay que descartar que todo el asunto no sea más que un ingenioso engaño.

Por su parte, la Marina norteamericana ha mostrado en ocasiones su cansancio ante la continua demanda de información que recibe por parte de los investigadores. Con el propósito de zanjar la cuestión, en 1979 la Marina publicó una nota oficiosa en respuesta a la enésima petición de información por parte de un medio de comunicación, en la que se afirmaba lo siguiente:

«Durante los años anteriores hemos recibido innumerables peticiones de información relacionadas con el Experimento Filadelfia, así como el supuesto papel que habría tenido en él la oficina de investigación naval».

«En lo que se refiere al experimento —prosigue la nota—, la oficina de investigación naval nunca ha efectuado investigaciones sobre la invisibilidad, ni en 1943 ni en ningún otro momento. A la luz de los conocimientos actuales, nuestros científicos consideran que un experimento de estas características es totalmente imposible y que cae en el terreno de la ciencia-ficción».

«Un descubrimiento de esa importancia —concluye el comunicado de la Marina—, si realmente se hubiese producido, sin duda no habría podido permanecer en secreto durante tantos años».

Pese a que el carácter de esta nota oficiosa era previsible, no deja de ser sólida la argumentación de la Marina norteamericana para negar la posibilidad de que se llevase a cabo el experimento. Aún así, es posible que en los próximos años salga a la luz pública alguna revelación que descubra lo que realmente sucedió en las costas de Filadelfia en 1943.

Extraños sucesos en las Bermudas

Durante décadas, el llamado Triángulo de las Bermudas ha espoleado la imaginación de los aficionados a los misterios. Como es bien conocido por el gran público, se cuentan por centenares los barcos y aviones que supuestamente han desaparecido cuando surcaban o sobrevolaban sus aguas, situadas al este de la costa norteamericana, formando un triángulo delimitado por el extremo sur de la península de Florida, las islas Bermudas y Puerto Rico.

Aunque un libro como éste no es el idóneo para analizar con detenimiento las diferentes hipótesis que explican los extraños fenómenos que supuestamente allí se producen, algunos investigadores apuntan hacia la existencia de brucas corrientes de aire o inesperadas tormentas que provocarían el hundimiento de los barcos o la caída de los aeroplanos. Tampoco se descarta la posibilidad de que se produzcan repentinos cambios en el campo magnético, causando así fallos en los instrumentos de navegación.

En octubre de 2003, un modelo matemático elaborado por científicos de la Universidad australiana de Melbourne pareció explicar estos extraños sucesos. El estudio apuntaba a que las burbujas de metano del fondo del mar serían las causantes de los misteriosos hundimientos de barcos no sólo en el famoso Triángulo de las Bermudas, sino también en otros puntos del planeta, como el Mar del Norte o el Mar del Japón.

El metano es un gas procedente de la descomposición de las materias orgánicas y que, en algunos lugares, se encuentra en grandes concentraciones en el fondo del mar. Normalmente, al combinarse con el agua, el metano se calienta, hierve y se disuelve en el océano. Pero el problema surge cuando se forma una burbuja que acaba por llegar a la superficie, reventando en ella; si en ese momento hay un barco cerca se hundirá al no poder soportar las turbulencias resultantes. Este fenómeno podría ser la explicación de maremotos y algunas desapariciones de barcos, ya que estas tragedias suceden en zonas donde dicho gas es abundante.

Para verificar esta teoría, los matemáticos realizaron experimentos en un recipiente de agua, a partir de los que se elaboró el modelo matemático, teniendo en cuenta la dinámica, la velocidad, la densidad y la presión del gas y del agua. El modelo reprodujo las burbujas tal y como aparecerían en la realidad y los científicos pudieron comprobar que, en ciertas condiciones,

podrían provocar el hundimiento de un barco de pequeño calado. De todos modos, son mayoría los científicos que aseguran que el célebre Triángulo no es más que una invención destinada a poner a prueba la credulidad de los incautos.

El primero que habló de la existencia de esta zona misteriosa fue, tal como se ha apuntado en el capítulo anterior, Charles Berlitz, nieto del fundador de las famosas academias de idiomas que llevan su nombre. En la década de los sesenta publicó un libro titulado precisamente *El Triángulo de las Bermudas*, aunque con anterioridad, en los años cincuenta, otros autores ya acuñaron ese término que haría tanta fortuna.

Según los científicos más escépticos, muchos de los casos de presuntas desapariciones presentados por Berlitz carecían de la más mínima base documental, al no figurar en ningún registro los nombres o los números de identificación de barcos o aviones supuestamente engullidos por el mar en esa zona.

De todos modos, hay que tener en cuenta que se trata de un área enormemente extensa —cerca de cuatro millones de kilómetros cuadrados— a lo que hay que sumar el hecho de que ésta es una región con una gran cantidad de yates de recreo y por la que obligatoriamente han de pasar todos los mercantes con destino a los puertos del sur de Estados Unidos, así como los buques de guerra de las bases navales de Jacksonville y Mayport.

Además, la presencia de aviones militares en su espacio aéreo es muy alta por la proximidad de tres bases de la Fuerza Aérea, a lo que hay que sumar las rutas de los aviones que comunican Norteamérica con el Caribe, así como las avionetas privadas.

Tomando en consideración este intenso tráfico, es inevitable que cada año se produzcan accidentes en el aire o en sus aguas, atravesadas por la potente corriente del Golfo, por lo que el supuesto misterio de las desapariciones no sería más que una leyenda.

Aún así, durante la Segunda Guerra Mundial se dio un caso que, relacionado o no con estas desapariciones, tiene una difícil explicación. En la mañana del 21 de octubre de 1944, una patrullera norteamericana que navegaba a unas treinta millas de la costa de Florida, en pleno Triángulo de las Bermudas, vio cómo el carguero *Rubicon* se desplazaba a la deriva. Este barco había salido del puerto de La Habana, en Cuba, con rumbo al de Nueva York, transportando materias primas destinadas a la industria de guerra de

Estados Unidos.

Desde la patrullera se enviaron dos lanchas que se aproximaron al buque. Su sorpresa fue mayúscula cuando comprobaron que no había absolutamente nadie a bordo. Pero no había rastro de ninguna acción violenta, por lo que había que descartar algún ataque de un submarino alemán. El *Rubicon* estaba en perfectas condiciones. El único ser vivo presente en el barco era un perro, un testigo mudo del extraño suceso.

El libro de bitácora no reflejaba ningún hecho que pudiera explicar la desaparición de la tripulación. El barco fue remolcado hasta Florida, llegando a puerto dieciocho horas después.

Curiosamente, los investigadores sobre el Triángulo de las Bermudas suelen ignorar este suceso documentado y prefieren situar los inicios de las desapariciones misteriosas al año siguiente: poco después de finalizada la Segunda Guerra Mundial, el 5 de diciembre de 1945, cinco aviones torpederos *Grumman Avenger* despegaron de la base aérea de Fort Lauderdale, en Florida, en un ejercicio de navegación aérea que debía seguir una ruta de unas 320 millas sobre el Atlántico. Esta misión rutinaria había sido denominada «Vuelo 19».

Los aviones, que se encontraban en perfectas condiciones en el momento del despegue, contaban con tripulaciones en prácticas, pero al frente del Vuelo 19 se encontraba el experimentado teniente Charles C. Taylor, que había sobrevivido a innumerables combates aéreos durante la guerra.

La ruta debería llevarles hacia el este, luego al norte, sobre las islas Bahamas, antes de regresar a la base dirigiéndose hacia el sudoeste, realizando todo este recorrido en el área del que luego sería conocido como el Triángulo de las Bermudas.

Cuando habían transcurrido dos horas de vuelo, el teniente Taylor comunicó a la base que tenían algunos problemas con el instrumental, siendo imposible calcular la posición que ocupaban. A partir de ese momento comenzaron a fallar también las comunicaciones por radio, recibiendo en la base tan sólo mensajes entrecortados y confusos.

Tres horas más tarde, la comunicación con los cinco aviones se cortó definitivamente. En su último mensaje, Taylor había anunciado que seguramente se verían obligados a aterrizar sobre el agua, puesto que se estaban quedando sin combustible y no sabían si lograrían alcanzar la base. Pese a que ya no les funcionaban los instrumentos de orientación, suponían

que se podían encontrar ya próximos a las costas de Florida.

Una vez perdido el contacto con los bombarderos, desde Fort Lauderdale se envió en su búsqueda una misión de rescate. Durante cinco días se sobrevoló una extensa área de casi medio millón de kilómetros cuadrados, sin encontrar ni rastro de los cinco aviones.

Además, uno de los aparatos que integraba esta misión, un *Martin Mariner* con una tripulación de quince hombres, también sufrió un accidente. Aunque los defensores de la existencia del Triángulo suelen asegurar que aquel avión también desapareció sobrevolando aquellas aguas, la realidad es que el aeroplano se precipitó al suelo poco después del despegue, al estallar su depósito de combustible.

La Marina norteamericana abrió una investigación para descubrir las causas de la pérdida de los bombarderos, pero el informe final de casi medio millar de páginas no logró aportar ninguna explicación a la misteriosa desaparición de los aviones integrantes de aquel vuelo maldito.

Dos décadas más tarde, la Marina decidió poner punto y final a las especulaciones sobre el destino final del Vuelo 19; después de largas y laboriosas exploraciones submarinas, se encontró por fin el paradero de los cinco bombarderos. Se encontraban a 230 metros de profundidad, a 300 kilómetros de Daytona Beach. El análisis de los restos demostró que, efectivamente, se habían quedado sin combustible, siendo incapaces de encontrar el camino a la base.

La pregunta que nunca podrá resolverse será el por qué ninguno de aquellos cinco bombarderos logró orientarse. ¿Fue debido a la inexperiencia de sus tripulantes o realmente sus instrumentos dejaron de funcionar por causas desconocidas?

La incógnita quedará para siempre en el aire, al igual que lo que ocurrió en el *Rubicon* para que desapareciese toda su tripulación sin dejar rastro.

Los supuestos hijos de Hitler

Uno de los puntos más inquietantes de la biografía de Hitler es la posibilidad de que tuviera descendencia. Sería absurdo plantear esta hipótesis respecto a otros personajes históricos, pero el caso de Hitler es singular; pese que se han

escrito innumerables libros sobre su vida, buena parte de su trayectoria vital permanece aún difuminada, lo que da lugar a que proliferen todo tipo de conjeturas más o menos fundadas. Por lo tanto, aunque no existe ninguna prueba de que a lo largo de su vida engendrara algún hijo, eso no parece desanimar a los historiadores.

De todos modos, el afán por atribuir vástagos al dictador alemán ha llevado a confundir de tal modo las investigaciones que ya es imposible distinguir los estudios serios de las especulaciones más fantasiosas.

Así pues, teniendo en cuenta que muchas de las suposiciones que se manejan no son más que el producto de la fértil imaginación de algún autor especialmente inspirado, es aconsejable abordar el tema de los descendientes del *Führer* como un entretenimiento, afrontándolo desde un punto de vista más cercano a los relatos de ficción que a la investigación histórica.

Según un estudio realizado por el historiador alemán Werner Maser y aparecido en los años setenta en el diario británico *The Sunday Times*, se comprobó supuestamente la existencia de un hijo de Hitler, nacido aproximadamente en 1918, y que residía entonces en una localidad del norte de Francia, cerca de la frontera germana. Su nombre era Jean-Marie y, evidentemente, su apellido no era Hitler, sino Loret, el del hombre que se acabaría luego casando con su madre.

Durante la Primera Guerra Mundial, en 1915, el regimiento del que Hitler formaba parte estuvo en el frente del Aisne, cerca de Saint Quentin. Allí, el futuro dictador conoció a una campesina francesa, Charlotte Lobjoie, con la que, siempre según Maser, llegó a mantener una relación sentimental.

Posteriormente, el regimiento fue enviado a Neuve Chapelle y en 1916 tomó parte en la Batalla del Somme. El 7 de octubre, Hitler tuvo que ser trasladado a Alemania, al resultar herido en una pierna.

En el verano de 1917, ascendido ya a cabo, regresó a la línea de fuego, tomando parte en la tercera batalla de Ypres. Aquel invierno su regimiento volvió a acampar en el Aisne, cerca de Lizy, de manera que las relaciones entre el cabo Hitler y la campesina francesa se reanudaron.

Unos años más tarde, cuando el nombre de Hitler comenzó a aparecer en la prensa europea, la muchacha contó a sus amistades que su antiguo novio alemán era artista y que era «cariñoso y muy dulce».

En 1940, el presunto hijo de Hitler, en las filas del Ejército francés, había

caído prisionero durante la batalla de Francia, siendo trasladado al Reich para trabajar en la industria de guerra alemana. Su madre decidió por su cuenta y riesgo escribir al *Führer*, recordando las buenas horas que pasaron juntos y suplicándole la libertad del hijo que habían tenido en común. Una semana después, el soldado francés estaba ya en su hogar.

Aunque se trataría, de ser cierta, de una bella historia de amor, ese improbable romance de Hitler con una campesina francesa no encaja en absoluto con el testimonio de los que fueron compañeros de trinchera del entonces cabo. Los soldados que compartieron con él las penalidades de la vida en el frente coinciden en que Hitler no estaba interesado por las mujeres. Incluso, cuando algunos de ellos hacían una excursión a alguna localidad cercana en busca de un prostíbulo, el futuro dictador les reprendía su actitud y la calificaba de poco patriótica.

Según uno de sus camaradas más íntimos, Balthasar Brandmayer, un cantero bávaro, Hitler afirmó en una ocasión: «Me moriría de vergüenza si buscase relaciones con una francesa». Ante las carcajadas de sus compañeros, Hitler les espetó: «¿Es que no os queda ningún sentido alemán del honor?».

El mismo Brandmayer recordaba años después que preguntó a Hitler si alguna vez había querido a una chica. La respuesta de Hitler fue: «Nunca he tenido tiempo para una cosa así, y nunca me dedicaré a buscarla».

A Hitler le interesaba mucho más enseñar trucos a su perro Foxl, leer novelas del lejano oeste en un rincón apartado de la trinchera y comer compulsivamente dulces, chocolate y mermelada. Por lo tanto, cuesta otorgar credibilidad a la revelación de ese historiador alemán.

El supuesto hijo de Hitler, Jean-Marie Loret, intentó posteriormente demostrar que llevaba su misma sangre. Para ello se puso en contacto a partir de 1980 con museos alemanes con el fin de que certificasen la autenticidad de dos dibujos que supuestamente Hitler regaló a su madre.

Uno de ellos representaba la iglesia de Ardooie, en Flandes, en el que aparecía la firma de Hitler y la fecha 27 de junio de 1917. En el otro aparecía la iglesia de Fourdrain, pero en este caso el extremo inferior derecho, en donde debería figurar la firma del artista, estaba arrancado. La explicación de Loret era que, quizás, su madre, en un momento de despecho, quiso borrar su recuerdo de Hitler. En 1981, Loret escribió unas memorias tituladas *Ton père s'appelait Hitler (Tu padre se llamaba Hitler)*. Pese a sus denodados esfuerzos por que se le reconociese el dudoso honor de ser hijo del dictador

nazi, los historiadores han considerado esta circunstancia como altamente improbable.

Tampoco tiene visos de ser cierta otra historia, en este caso ocurrida durante los Juegos Olímpicos de 1936, celebrados en Berlín. Estos Juegos, magistralmente plasmados en el celuloide por la cineasta Leni Riefenstahl en su película *Los dioses del estadio*, sirvieron para que la Alemania nazi mostrase al mundo, en un alarde de cinismo, una engañosa imagen de eficacia y grandiosidad, mientras los opositores al régimen permanecían encerrados en campos de concentración y los judíos se veían obligados a marchar del país dejando atrás sus pertenencias.

Gracias a la utilización de la propaganda y la involuntaria complicidad de los informadores extranjeros desplazados a Alemania —impresionados por la calidad de las instalaciones deportivas y por las grandes construcciones arquitectónicas, como las innovadoras autopistas—, Hitler consiguió que el mundo entero conociese los éxitos de su utopía totalitaria, pero fracasó en el que quizás era su propósito más importante, el que quedase demostrada la superioridad de la raza aria.

El *Führer* tuvo que contemplar desde su palco cómo sus absurdas teorías racistas se desplomaban como un castillo de naipes, al asistir a los éxitos del japonés Tajima en triple salto o al atleta norteamericano de color Cornelius Johnson en salto de altura. Pero sería un compañero de este último, el legendario Jesse Owens, el que amargaría las visitas de Hitler al estadio, gracias a su triunfo en las carreras de velocidad y en el salto de longitud.

En el lanzamiento de jabalina femenino venció también una atleta norteamericana, pero los otros dos puestos del podio fueron ocupados por dos representantes alemanas, para satisfacción del autócrata germano. La ganadora de la medalla de bronce, Mathilde *Tilly* Fleischer atrajo las miradas de Hitler durante la ceremonia y después, al saludarla personalmente, se creó de inmediato una corriente de simpatía entre ambos.

La hermosa atleta fue reclamada al palco del *Führer*. Hitler la invitó a cenar, lo que provocó todo tipo de comentarios. En realidad, esas atenciones no tenían nada de particular, puesto que Hitler agasajaba a todos los atletas germanos que alcanzaban algún triunfo. De todos modos, nunca sabremos hasta qué punto llegaron las atenciones del dictador nazi con la atractiva lanzadora de jabalina.

Según algunos autores, como el francés Jacques Robinchon, aquella

esbelta joven llegó a convertirse en amante de Hitler. Los rumores se extendieron por las altas esferas de Berlín. Finalmente, *Tilly* Fleischer se casaría con un odontólogo perteneciente al partido nazi, llamado Fritz Heuser.

Varios años después de finalizada la Segunda Guerra Mundial, Gisela Heuser, hija legal de dicho matrimonio, levantó un escándalo en Alemania al publicar un libro donde intentaba demostrar que era hija del *Führer*. Las pruebas que aportó la joven no eran demasiado sólidas y los investigadores no le concedieron ninguna credibilidad.

Poco después de los Juegos Olímpicos, una mujer llamada Eleonore Bauer pretendió también haber dado a luz un hijo de Hitler. Su reclamación, al no estar apoyada por ninguna prueba convincente, no tuvo ningún éxito.

Durante esa época se habló en los altos círculos del nacionalsocialismo de una niña de Wurtemberg, llamada Freya, a la que, según parece, Hitler consideraba como hija propia. Esta relación tuvo su origen en la amistad, más o menos íntima, que el dictador alemán sostuvo con una campesina de Kleinfurt, en Hannover. Su nombre era Frida Worms y se conocieron en mayo de 1935.

Hitler había pronunciado un largo discurso ante el *Reichstag*, «en favor de la paz», que le causó un gran cansancio, por lo que decidió descansar unos días en la pequeña aldea de Kleinfurt, donde se sintió atraído por la rubia Frida. Siempre según aquellos rumores, el *Führer*, para disponer de mayor libertad, envió al marido, con un cargo de tipo agrícola, a examinar las remolachas azucareras al otro extremo de Alemania. Luego regaló a Frida una finca de doscientas hectáreas y le concedió unos fondos destinados a sufragar los futuros estudios de la hija que supuestamente habían tenido juntos.

Si en estos últimos tres casos hay que poner en duda prácticamente todo, mayor verosimilitud ofrecen, por el contrario, los casos de Magda Goebbels y de Sigrid von Lappus como candidatas a ser madres de un hijo del *Führer*.

La esposa de Otto Reich, ex Secretario de Estado del Reich, efectuó en octubre de 1946 unas indiscretas revelaciones a un corresponsal de la Associated Press. Según ella, Magda Goebbels, la insatisfecha mujer del ministro de Propaganda Joseph Goebbels —quien reservaba sus atenciones para sus numerosas concubinas—, fue amante de Hitler durante largo tiempo, llegando a tener un hijo de él.

Durante las vacaciones veraniegas de 1934, la señora Goebbels, que atravesaba una crisis matrimonial debida a las continuas y ostentosas

infidelidades de su poco agraciado marido, se encontró con Hitler en Heiligendamm, en la provincia de Mecklemburg, junto a la costa báltica. Posteriormente siguieron viéndose, con mucha frecuencia, en el refugio que Hitler tenía en Obersalzberg.

El fruto de esta supuesta relación fue un varón, nacido el 2 de octubre de 1935, al que se impuso el nombre de Helmut, y que según numerosos testimonios, tenía un notable parecido con Hitler. Como es sabido, los nombres de todos los hijos del matrimonio Goebbels comenzaban con la letra inicial «H», en honor del *Führer*. Es evidente que el astuto ministro de Propaganda conocía tal hecho, del que se supone que supo sacar partido. Así se explica el enorme ascendiente que los Goebbels tuvieron siempre sobre Hitler. Aunque Martin Bormann intentó alejar al insidioso dirigente de la esfera más próxima al *Führer*, no lo consiguió. La prueba es que la familia Goebbels compartió con Hitler los últimos momentos en el búnker.

Helmut murió envenenado por su madre junto a sus cinco hermanas. Unas horas después, también morirían su madre y su padre legal, aunque se desconocen los detalles del suicidio de ambos. El que, según esta improbable hipótesis, era su verdadero progenitor se había suicidado el día anterior, aunque el hecho de que Hitler, antes de suicidarse, no tuviera unas palabras de despedida para Helmut parece confirmar que no existía ningún lazo de sangre entre los dos.

De la familia Goebbels tan sólo sobreviviría un hijo, procedente de un matrimonio anterior de Magda con un industrial llamado Günther Quandt. Casualmente, el nombre de ese hijo también comenzaba por H, pese a que en el momento de su nacimiento, el 1 de noviembre de 1921, Magda no tenía ni siquiera conocimiento de la existencia de Hitler.

Para otros historiadores, en cambio, una de las grandes pasiones del autócrata nazi fue la joven Sigrid Von Lappus, a la que conoció en julio de 1939, cuando ella tenía tan sólo veinte años.

Hitler la instaló, por todo lo alto, en Berlín, en el número 56 de la Tauentzienstrasse, donde la visitaba muy frecuentemente. Incluso en algunas ocasiones, olvidando su característica prudencia, le permitió asistir a ceremonias oficiales. De paso por la capital del Reich, el conde Ciano percibió enseguida la relación que unía a ambos y escribió a Mussolini: «El *Führer* está locamente enamorado de Sigrid von Lappus».

El 23 de febrero de 1940, Goebbels y Himmler fueron informados de que

Sigrid estaba embarazada. Tras un período de reposo en Garmisch-Partenkirchen, el episodio no pudo acabar de forma más dramática. Pese a estar asistida por los mejores doctores, el 23 de septiembre Sigrid murió durante el parto. La niña sólo sobrevivió dos horas. Hitler acusó profundamente el golpe y pasó varios días sin querer hablar con nadie.

De todos modos, para la mayor parte de los investigadores, la mujer con más posibilidades de haber sido madre de un hijo de Hitler fue, sin duda, Eva Braun.

Hitler la conoció en 1930, cuando ésta era asistente en el estudio de Heinrich Hoffmann, su fotógrafo oficial. La primera impresión de Eva al conocer al futuro dictador fue la de «un señor de cierta edad, con un curioso bigote, un sombrero flexible y una fusta» que le presentaron como «el señor Wolf». Tal como después desvelaría la joven, le dio la sensación de que lo primero en lo que se fijó aquel caballero fue en sus piernas. Más tarde, interesado en iniciar una relación con ella, Hitler ordenó que la investigaran para comprobar que no tenía sangre judía.

La muchacha, nacida en 1912, era hija de una modista y de un maestro. No había destacado en los estudios, y los profesores la definieron como «traviesa, tozuda y un tanto perezosa», unos adjetivos que esbozarían su personalidad también durante su etapa adulta. Le gustaba practicar deporte, las novelas de amor y el cine romántico.

En 1936 Eva se convertiría en la amante *oficiosa* de Hitler, pese a que éste nunca se planteó seriamente la posibilidad de casarse con ella. Al no poseer la condición de esposa del *Führer*, no podía participar en las fiestas y reuniones de los jerarcas nazis. Intentó persuadir a Hitler en numerosas ocasiones para que se casase con ella, pero él no estaba dispuesto a aceptar, al considerar que eso podía perjudicarle políticamente.

Se ha especulado mucho sobre si realmente existió una relación física entre ambos, teniendo en cuenta los rasgos claramente patológicos de la mente de Hitler. Al parecer, la relación de la pareja discurría por los cauces normales, tal como atestiguó una de las ayudas de cámara de Eva Braun, que aseguró que, cuando Hitler acudía a visitarla coincidiendo con el período de la joven, ésta le pedía a ella una medicación que lo suprimía.

Él la llamaba afectuosamente «conejita» o «tontita», mientras que algunos dirigentes nazis se referían a ella como la «vaca loca», probablemente debido tanto a los kilos de más que solía presentar la saludable joven, así como su

risa contagiosa. Algunas veces aparecía en los círculos restringidos del régimen nazi arrogándose la categoría de esposa del dictador, pero Hitler prefería mantenerla siempre alejada de él, excepto cuando se retiraba a su residencia alpina de Berchtesgaden.

Se considera que Eva Braun era una mujer de limitada inteligencia, totalmente sometida a Hitler. En varias ocasiones, la muchacha amenazó al dictador con quitarse la vida, cuando éste se veía obligado a pasar mucho tiempo centrado en el desarrollo que la guerra que tenía entre manos.

Hitler logró amainar el descontento de su amante con regalos; joyas, abrigos de piel, dos perros *scottish terrier* negros —a los que Eva bautizó como *Stasi* y *Negus*—, pero no era suficiente.

Hitler se vio obligado a tomar medidas más drásticas; puso a disposición de Eva y su familia uno de sus aviones oficiales para que se dedicasen a viajar por Europa. El destino preferido de Eva era, sin lugar a dudas, Italia, en donde gustaba de comprarse zapatos de la lujosa marca Ferragamo, cuyas correspondientes cajas llenaban luego la estrecha bodega del avión. De este modo, Hitler consiguió mantener a su amante alejada de Alemania la mayor parte del tiempo, reuniéndose con ella cuando podía permitirse una estancia en los Alpes.

Cuando Eva no estaba de viaje, Hitler hacía cada noche, sobre las diez, una breve interrupción en sus interminables reuniones para pedir al encargado de la centralita telefónica que estableciese una llamada con su amante. Una vez en línea, ambos intercambiaban palabras de carácter intrascendente, según el testimonio de un telefonista que se atrevió a escuchar las conversaciones que mantenían, pese a tenerlo rigurosamente prohibido. Eva le explicaba cualquier chascarrillo, mientras que Hitler se limitaba a darle algún consejo. Nunca hablaban de nada relacionado con la guerra.

Durante el asedio de las tropas rusas a Berlín, Hitler intentó convencerla para que escapase de allí, pero sus esfuerzos fueron inútiles. Así pues, ella prefirió descender al búnker acompañando al Führer, consciente de que era una decisión que la condenaba a muerte, como así fue finalmente.

Hitler acabaría premiando la fidelidad demostrada por Eva Braun de dos maneras. En primer lugar, a la salida de una reunión en el interior del búnker, Hitler besó brevemente a su amante en la boca a la vista de todos, en un gesto al que todos asistieron estupefactos. Por último, en la madrugada del 29 de abril, Hitler aceptó unirse a ella en matrimonio.

Tras el suicidio de ambos, el 30 de abril, comenzarían las noticias sensacionalistas en torno a la hipotética descendencia de la pareja. El 11 de junio de aquel mismo año, una noticia de agencia, procedente de Estocolmo, anunció al mundo que Eva Braun había tenido dos hijos del Führer, un niño y una niña. El varón había nacido el 1 de enero de 1938, en una clínica de San Remo, en Italia, pero la información no precisaba la fecha ni el lugar en donde presuntamente Eva había dado luz a la niña.

Pocas horas después de que el despacho de Estocolmo hubiera llegado a los periódicos de todo el mundo, el que había sido agregado militar nipón en Berlín confirmó a la prensa internacional la existencia real de dos hijos de Hitler.

Tras el final de la contienda, el doctor Mino Kato, enviado especial del diario Nishi Nishi de Tokio, quiso salir de dudas y se trasladó a Munich para entrevistar al padre de Eva, Fritz Braun.

Según las manifestaciones que haría en 1950 el mencionado periodista japonés a unos colegas americanos, la contestación del padre de Eva Braun no podía haber sido más ambigua: «Que mi hija haya tenido un hijo, o haya estado a punto de tenerlo, carece de importancia».

La maternidad de Eva Braun en Italia se vería presuntamente confirmada por un periodista alemán de origen francés, Bernard Lescrinier, que era corresponsal en Berlín de varios diarios británicos y norteamericanos. Según su testimonio, fue citado en la embajada italiana en Berlín junto a otros periodistas. El agregado de prensa les advirtió textualmente: «Bajo ninguna circunstancia deben esos rumores aparecer en los diarios que ustedes representan». A las preguntas de los redactores sobre la veracidad o la falsedad de esas informaciones, el agregado desvió la cuestión remitiendo a los periodistas al propio Hitler para que él lo aclarase en persona.

Según Lescrinier, más de un dirigente estaba al corriente de la descendencia del dictador germano; el 1 de enero de 1939, un consejero de la Cancillería del Reich, animado por el alcohol que corría tras una reunión celebrada en aquel edificio, lanzó un insólito brindis: «Hoy, el hijo del Führer celebró su primer cumpleaños. ¡Brindemos por él!».

Basándonos siempre en el testimonio no contrastado de este periodista, esta sonada indiscreción le costó al consejero ser detenido de inmediato y a partir de entonces nadie se atrevió a hablar públicamente del supuesto hijo de Hitler.

Erik Wesslen, agregado de prensa de la embajada sueca en Berlín, y que durante la guerra estuvo en estrecho contacto con el cuartel general del *Führer*, afirmaba en 1951 en un artículo publicado en la revista *Noir et Blanc* que el día 8 o 9 de abril de 1945 Hitler abandonó en un avión la sitiada capital del Reich, para pasar tres días en Baviera y despedirse de sus hijos.

Esta información salió por primera vez a la luz en un telegrama de la agencia de noticias *United Press* fechado en Londres el 11 de junio de 1945, curiosamente el mismo día que la agencia de prensa sueca desvelaba que Eva Braun le había dado dos hijos al *Führer*.

También casualmente, las pruebas que demostrarían la paternidad del dictador germano proceden casi siempre de periodistas. Por ejemplo, el autor Ladislao Szabo, en su obra *Hitler está vivo* —título que ya apunta a una escasa credibilidad—, afirma que las autoridades militares norteamericanas encontraron una misteriosa fotografía en el domicilio de Eva Braun en Munich. En la instantánea podía verse a la amante de Hitler con un niño y una niña de corta edad; lo más inquietante era que los rasgos del niño recordaban claramente al *Führer*.

No faltaron tampoco candidatos a ser el hijo varón de Hitler; Wilhelm Zander, un ayudante del secretario del *Führer*, Martin Bormann, fue detenido por los Aliados portando, junto a la única copia del acta de casamiento de Hitler, una fotografía en la que aparecía un niño que también poseía un gran parecido con el dictador ya fallecido. Aunque Zander aseguró, pese a ser sometido a un largo interrogatorio, desconocer quién era aquella criatura, los Aliados alimentaron la sospecha de que el mensajero de Bormann pretendía llegar hasta los padres de Eva Braun para entregarles el documento y la fotografía.

Esta información fue hecha pública por la agencia *Reuters* el 31 de diciembre de 1945, pero nadie ha vuelto a saber nada del paradero de la imagen del presunto hijo del *Führer*, lo que hace pensar que, o bien los servicios secretos decidieron ocultar el asunto, o toda la historia era falsa.

Además de los testimonios relatados aquí, las supuestas pistas que apuntan a nuevos hijos de Hitler son prácticamente innumerables. Al parecer, cualquier investigador que se precie ha de apuntar la posibilidad de que haya encontrado la prueba definitiva de la paternidad del *Führer*. No obstante, la posibilidad de que Hitler haya sido padre de algún niño es bastante remota. Tan sólo es necesario referir la respuesta que dio a su joven secretaria Traudl

Junge, cuando ésta le preguntó:

—*Mein Führer, ¿usted por qué no se ha casado?*

—*No sería un buen padre de familia* —reconoció Hitler—, *y considero irresponsable formar una familia si no puedo dedicarme suficientemente a mi esposa. Además —añadió—, no quiero tener hijos. La mayoría de los descendientes de los genios han tenido una vida difícil. Se espera que ellos sean tan grandes como su célebre antepasado y no se les perdona que puedan ser mediocres. Además, suelen ser unos cretinos.*

Tras estas contundentes y significativas palabras, cuesta creer que este autócrata megalomaniaco, capaz de renunciar a la paternidad al estar convencido de que era un genio irrepetible, pudiera convertirse alguna vez en padre de familia.

De todos modos, el misterio sobre su supuesta descendencia seguirá alimentando las fantasías de los investigadores que no descartan la inquietante posibilidad de que los genes de aquel monstruo no desaparecieran con su muerte.



Espectacular instantánea de un bombardero B-24 en el momento en que es abatido por fuego antiaéreo. En algunas de estas operaciones los tripulantes vieron extrañas luces: los llamados Foo Fighters.



Las misiones de bombardeo sobre Alemania se veían alteradas por la presencia de enigmáticos objetos luminosos. En la imagen, la ciudad de Colonia arrasada por los bombardeos aliados.



El científico alemán Otto Hahn descubrió en 1938 la fisión nuclear. Al año siguiente, Einstein alertaría sobre la posibilidad de que Hitler pudiera disponer de una bomba atómica.



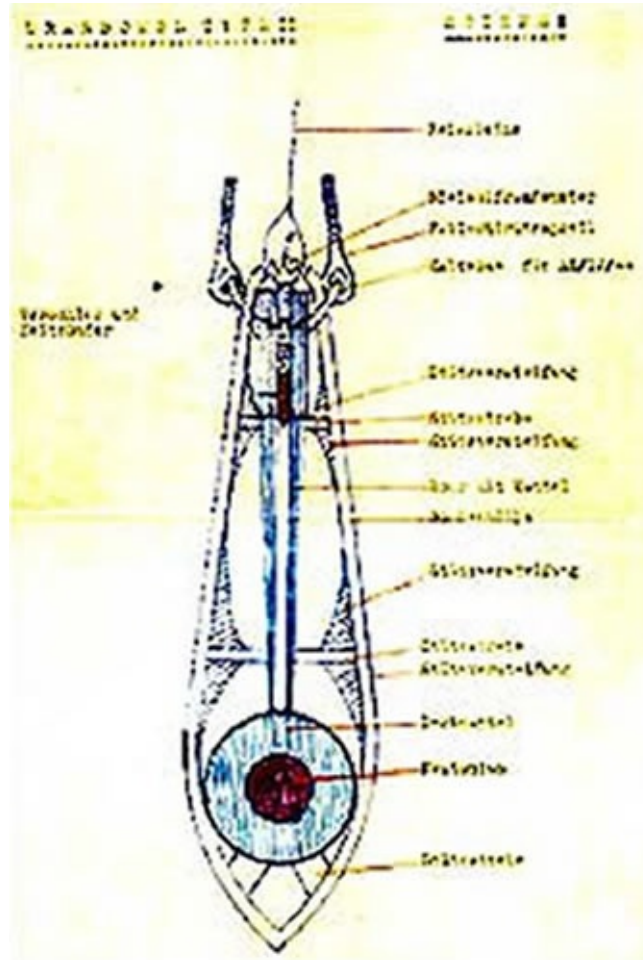
Las instalaciones en suelo noruego en las que los alemanes trabajaban para conseguir agua pesada destinada a su proyecto atómico fueron destruidas en una audaz operación de los Aliados.



Werner Heisenberg, junto a otros científicos nazis, fue detenido e interrogado por los norteamericanos. Fue puesto en libertad en enero de 1946.



Farm Hall, el lugar en donde fueron interrogados los científicos nazis que participaron en el proyecto atómico. Las grabaciones no serían hechas públicas hasta 1990.



Esquema de la bomba nuclear germana encontrada en un archivo de Moscú, que supuestamente probaría que el proyecto estuvo cerca de realizarse.



El Palacio Hofburg, en Viena, que acoge en una de sus salas la Lanza del Destino. Algunos aseguran que es sólo una réplica y que la auténtica está en poder del gobierno norteamericano.



Napoleón también se sintió fascinado por el poder que supuestamente emana de la Lanza Sagrada pero, a diferencia de Hitler, nunca pudo hacerse con ella.



La Lanza del Destino que obsesionó a Hitler. Aunque la tradición afirma que quien la posea tendrá en sus manos el destino del mundo, a Hitler no le sirvió para ganar la guerra.



Nuremberg, destruida por los bombardeos. La ciudad que guardaba la Lanza del Destino caería en manos aliadas el 19 de abril de 1945, un día antes del cumpleaños de Hitler.



Imagen aérea del destructor USS Eldridge tomada en 1944. Este barco sería el supuesto protagonista del Experimento Filadelfia, un episodio que encierra demasiadas dudas.



El USS Eldridge en 1951, formando parte de la Marina griega con el nombre de AT Leon, en donde estaría en activo hasta 1990. Se puede apreciar en la popa la bandera del país heleno.



Un avión torpedero Grumman Avenger, del mismo tipo de los cinco que desaparecieron en el Triángulo de las Bermudas el 5 de diciembre de 1945.



La lanzadora de jabalina Tilly Fleischer atrajo las miradas de Hitler durante los Juegos Olímpicos de Berlín en 1936. Años después, una hija de ella aseguró públicamente ser fruto de una relación de su madre con el Führer.



Magda, la mujer de Goebbels, se sentía atraída por Hitler. Se desconoce hasta que punto fue correspondida.



Hitler duerme una plácida siesta en su residencia de Berchtesgaden, ante la solícita mirada de su amante, Eva Braun.



Hitler y Eva Braun tan sólo eran vistos juntos en el círculo más íntimo del dictador. Los rumores sobre una improbable descendencia en común siempre les acompañó.

Die Brautzeugen zu 1 und 2 erklären, das die rein
arischer Abstammung und mit keiner die Geschlechts-
schliessenden Erbkrankheiten befallen sind. Sie beantragen
mit Rücksicht auf die Kriegsverhältnisse wegen außerordentlicher
Verhältnisse die Kriegseinzahlung und beantragen weiter aus aufgabe-
mäßig entgegenzunehmen und von sämtlichen Pflichten Abstand
zu nehmen.

Den Anträgen wird stattgegeben. Das mündlich abgegebene
Gelübde ist geprüft und für ordnungsgemäß befunden worden.

Ich komme nunmehr zum feierlichen Akt der Geschließung.
In Gegenwart der oben genannten Zeugen zu 3 und 4 frage ich Sie
ob Sie gewillt sind, die Ehe mit
Mein Brautzeug Adolf Hitler
Eva Braun
einzugehen. In diesem Falle bitte ich Sie, mit "ja" zu ant-
worten.
Nunmehr frage ich Sie, ob Sie gewillt sind, die Ehe mit
Mein Brautzeug Adolf Hitler
Eva Braun
einzugehen. In diesem Falle bitte ich auch Sie mit "ja" zu
antworten.

Nachdem nunmehr beide Verlobte die Erklärung abgegeben
haben die Ehe einzugehen, erkläre ich die Ehe vor dem Gesetz
rechtlich für geschlossen.

Berlin, am *29* April 1945

Vorlesen und unterschreiben:

1.) *Mein Brautzeug Adolf Hitler*
2.) *Mein Brautzeug Eva Braun*
3.) Zeuge zu 1:
4.) Zeuge zu 2:
5.)

El acta matrimonial de la boda de Hitler y Eva Braun. La ceremonia se celebró en el búnker, bajo el retumbar de los proyectiles rusos.



La familia Goebbels incluyendo a Harald, el joven de uniforme, hijo de un matrimonio anterior de Magda. A la izquierda está Helmut, de quien se rumoreaba que Hitler era el padre.

Epílogo

Supongo que al llegar a este epílogo, el lector —sobre todo el que ya esté introducido en el estudio de la Segunda Guerra Mundial— habrá experimentado la inesperada, y hasta cierto punto inquietante, sensación de que es mucho lo que desconoce aún sobre lo que sucedió realmente durante aquel turbulento período histórico.

Pese a la ingente cantidad de publicaciones que existen sobre el conflicto de 1939-45, y a los exhaustivos análisis de los historiadores, sorprende el hecho de que existan tantos episodios que permanecen aún sin aclarar. Y, tal como se ha ido apuntando a lo largo del libro, es aún más sorprendente el conocer que la respuesta a una buena parte de estos enigmas se encuentra en archivos que siguen sin poder estar al alcance de los investigadores.

Es posible que durante este siglo que acabamos de inaugurar, a medida que vayan emergiendo estos nuevos documentos, tenga que reescribirse el guión de aquella contienda. Hasta que llegue ese lejano momento, sigamos disfrutando con los sucesos inexplicados que atesora y que ponen a prueba nuestra imaginación.

Pero al lector también le asombrará saber que los misterios pendientes de la Segunda Guerra Mundial no se reducen a los que ha podido conocer en esta obra. Son otras muchas las historias que permanecieron ocultas durante décadas y que, con cuentagotas, van viendo la luz; explosiones accidentales que provocaron miles de víctimas, accidentes ferroviarios y desastres navales que se ocultaron, proyectos de «guerra bacteriológica» archivados, operaciones financieras dudosas, fiascos militares silenciados, inconfesables planes de secuestro...

Aunque resulte difícil de creer, muchos de estos sucesos contaron con decenas e incluso centenares de testigos, pero la presión de las autoridades militares logró que nada de ello trascendiera a la opinión pública hasta que se consideró que ya no entrañaba ningún riesgo su revelación.

No me cabe duda de que estos episodios también despertarán el interés del lector, por lo que quizás sea necesario afrontar el reto de plasmarlos en un nuevo libro...

Bibliografía

- ALFORD, Kenneth A. *Historias de grandes tesoros de la II Guerra Mundial*. Editorial San Martín. Madrid, 2004.
- ARNOLD-FORSTER, Mark. *El mundo en guerra*. Plaza y Janés. Barcelona, 1975.
- ARTOLA, Ricardo. *La Segunda Guerra Mundial*. Alianza Editorial. Madrid, 1973.
- BOURKE, Joana. *La Segunda Guerra Mundial. Una historia de las víctimas*. Paidós. Barcelona, 2002.
- BREUER, William B. *Secret weapons of World War II*. John Wiley & Sons. Nueva York, 2000.
- BREUER, William. *The spy who spent the war in bed*. John Wiley & Sons. Nueva York, 2003.
- BREUER, William B. *Top secret tales of World War II*. John Wiley & Sons. Nueva York, 2000.
- BREUER, William B. *Undercover tales of World War II*. John Wiley & Sons. Nueva York, 1999.
- BREUER, William B. *Unexplained mysteries of World War II*. John Wiley & Sons. Nueva York, 1997.
- BULLOCK, Alan. *Hitler*. Editorial Bruguera. Barcelona, 1972.
- BULLOCK, Alan. *Estudio de una tiranía*. Grijalbo. Barcelona, 1984.
- CALVOCORESI, Peter y WINT, Guy. *Guerra total*, 2 Vols. Alianza Editorial. Madrid, 1979.
- COFFEY, Michael. *Días de infamia. Grandes errores militares del siglo xx*. Editorial Salvat. Barcelona, 2000.

- COWLEY, Robert. *What If? Military historians imagine what might have been*. Pan Books. Londres, 1999.
- COWLEY, Robert. *More What If? Eminent historians imagine what might have been*. Pan Books. Londres, 2001.
- CHURCHILL, Winston. *Memorias. La Segunda Guerra Mundial*. Ediciones Orbis. Barcelona, 1985.
- CRAIG, William. *La caída del Japón*. Luis de Caralt. Barcelona, 1974.
- DELARUE, Jacques. *La Gestapo*. Editorial Bruguera. Barcelona, 1971.
- DE CLERK, Phillip. *La Gestapo*. M. E. Editores. Barcelona, 1998.
- DOWSWELL, Paul. *True stories of the Second World War*. Usborne Publishing. Londres, 2003.
- FEST, Joachim C. *Los dirigentes del III Reich*. Luis de Caralt. Barcelona, 1971.
- GOLDENSHON, Leon. *Las entrevistas de Nuremberg*. Taurus. Barcelona, 2004.
- HAYWARD, James. *Mitos y leyendas de la Segunda Guerra Mundial*. Inédita Editores. Barcelona, 2004.
- HEIBER, Helmut, ed. *Hitler y sus generales*. Editorial Crítica. Barcelona, 2004.
- HISTORIA Y VIDA. *Los más famosos casos del espionaje*. Barcelona, 1977.
- JACKSON, Robert. *Unexplained Mysteries of World War II*. Eagle Editions. Londres, 2003.
- JACKSON, Robert. *Commanders and Heroes of World War II*. Airline Publishing. Londres, 2004.
- JENKINS, Roy. *Churchill*. Ediciones Península. Barcelona, 2002.
- JUNGE, Traudl. *Hasta el último momento. La secretaria de Hitler cuenta su vida*. Península, Barcelona, 2003.
- KELLY, Brian C. *Best little stories from World War II*. Cumberland House. Nashville, 1998.
- KERSHAW, Ian. *Hitler. 1889-1936*. Ediciones Península. Barcelona, 1999.
- KERSHAW, Ian. *Hitler. 1936-1945*. Ediciones Península. Barcelona, 2000.

- LESTA, José. *El enigma nazi*. Edaf. Madrid, 2003.
- LESTA, José. *Las claves esotéricas del III Reich*. Edaf. Madrid, 2005.
- LLAUGÉ DAUSÁ, Félix. *Armas secretas de la Segunda Guerra Mundial*. Ediciones Picazo. Barcelona, 1973.
- MACHTAN, Lothar. *El secreto de Hitler*. Planeta. Barcelona, 2004.
- MICHAL, Bernard. *El proceso de Nuremberg*. Los amigos de la historia. Barcelona, 1973.
- MICHAL, Bernard. *Churchill, el último victoriano*. Los amigos de la historia. Barcelona, 1975.
- MOOREHEAD, Alan. *Churchill*. Editorial Salvat. Barcelona, 1987.
- MURRAY, Williamson y MILLETT, Allan. *La guerra que había que ganar*. Editorial Crítica. Barcelona, 2002.
- OVERY, Richard. *Interrogatorios. El Tercer Reich en el banquillo*. Editorial Tusquets. Barcelona, 2003.
- ROMAÑA, José Miguel. *Hazañas y secretos de la II Guerra Mundial* (3 tomos). Ediciones Mensajero. Bilbao, 1988.
- ROMAÑA, José Miguel. *Nazismo enigmático. Los orígenes ocultos del III Reich*. Seuba Ediciones. Barcelona, 1996.
- PAYNE, Robert. *Vida y muerte de Adolf Hitler*. Editorial Bruguera. Barcelona, 1974.
- POPE, Stephen. *Dictionary of the Second World War*. Pen and Sword Books. Barnsley, 2003.
- REGAN, Geoffrey. *Military anecdotes*. André Deutsch. Londres, 2002.
- RHODES, Richard. *Amos de la muerte. Los SS Einsatzgruppen y el origen del Holocausto*. Editorial Seix Barral. Barcelona, 2005.
- SCHROEDER, Christa. *Doce años al lado de Hitler*. Editorial Milenio. Lérida, 2005.
- SOLAR, David. *El último día de Hitler*. Espasa Calpe. Madrid, 1995.
- STEINER, Marlis. *Hitler*. Javier Vergara Editor. Buenos Aires, 1996.
- SPEER, Albert. *Memorias*. Editorial Círculo de Lectores. Barcelona, 1970,

(reeditada por El Acantilado, Barcelona, 2001).

THORWALD, Jurgen. *Comenzó en el Vístula y acabó en el Elba*. Editorial Luis de Caralt. Barcelona, 1967.

TOLAND, John. *Los últimos 100 días*. Bruguera. Barcelona, 1970.

TREVOR-ROPER, Hugh. *Los últimos días de Hitler*. Los libros de nuestro tiempo. Barcelona, 1947.

TREVOR-ROPER, Hugh. *Las conversaciones privadas de Hitler*. Editorial Crítica. Barcelona, 2004.

VV. AA. *Crónica militar y política de la Segunda Guerra Mundial*. Sarpe. Madrid, 1982.

VV. AA. *Los grandes hechos del siglo xx*, Volúmenes V y VI. Ediciones Orbis. Barcelona, 1982.

VV. AA. *El III Reich. Historia total de una época decisiva*. 4 Tomos. Editorial Noguer. Barcelona, 1974.

VV. AA. *La aventura del mar*. Ediciones Folio. Barcelona, 1996.

VV. AA. *El Tercer Reich*. Editorial Rombo. Madrid, 1997.

VV. AA. *La Segunda Guerra Mundial*. Editorial Folio. Barcelona, 1995.

VV. AA. «Gran crónica de la Segunda Guerra Mundial.» Selecciones del *Reader's Digest*. Madrid, 1965.

VV. AA. «Historias secretas de la última guerra.» Selecciones del *Reader's Digest*. Madrid, 1973.

VV. AA. «Secretos de la II Guerra Mundial.» Selecciones del *Reader's Digest*. Madrid, 1977.

VV. AA. *Los grandes enigmas de la Segunda Guerra Mundial*. Los Amigos de la Historia. Madrid, 1969.

VV. AA. *Los grandes enigmas de la guerra secreta*. Los Amigos de la Historia. Madrid, 1970.

WERTH, Alexander. *De Stalingrado a Berlín*. Bruguera. Barcelona, 1975.

WILLIAMSON, Gordon. *Las SS, instrumentos de terror de Hitler*. Editorial Ágata. Madrid, 1995.



JESÚS HERNÁNDEZ MARTÍNEZ (Barcelona, 1966) es historiador y periodista. En sus obras, traducidas a una docena de idiomas ha logrado unir con eficacia rigor y amenidad, atrayendo el interés tanto del gran público como del lector especializado, y convirtiéndose en uno de los máximos exponentes actuales en el género de la divulgación histórica.

Especialista en la contienda mundial de 1939-45, sobre ese período ha publicado los siguientes títulos: *Las cien mejores anécdotas de la Segunda Guerra Mundial*, *Hechos insólitos de la Segunda Guerra Mundial*, *Enigmas y misterios de la Segunda Guerra Mundial*, *Breve historia de la Segunda Guerra Mundial*, *Historias asombrosas de la Segunda Guerra Mundial*, *Operación Valkiria*, *100 Historias secretas de la Segunda Guerra Mundial*, *Todo lo que debe saber sobre la Segunda Guerra Mundial*, *¡Es la guerra!*, *Las mejores anécdotas de la historia militar*, *Todo lo que debe saber sobre la Primera Guerra Mundial*, *Norte contra Sur: Historia total de la Guerra de Secesión*, *Las 50 grandes masacres de la historia*, *El Reich de los mil años*, *El desastre del Hindenburg*, *Operaciones secretas de la Segunda Guerra Mundial* y *Breve Historia de Hitler*.

Notas

[1] Tan sólo en una ocasión los Aliados acordaron de forma oficial un armisticio con los alemanes. Fue el 13 de abril de 1945, cuando el general británico Taylor-Balfour llegó a un pacto con la Wehrmacht para que se mantuviera cerrado el campo de concentración de Bergen-Belsen hasta la llegada de las tropas aliadas. El motivo era el riesgo de epidemia general que podía suponer la huida de los internos, en caso de que los alemanes abandonasen el campo en su retirada. A cambio de la colaboración alemana, se permitió a los guardianes escapar con sus armas e incluso con maletas llenas de pertenencias. Una vez que los Aliados tomaron el control de las instalaciones, el pésimo estado de salud de los detenidos provocaría aún la muerte de 15.000 de ellos. <<

[2] La historia de su vida fue llevada al cine por el director francés Henri Decoin, con la actriz francesa Françoise Arnould como protagonista, en una película titulada *La Chatte sort ses griffes* (La Gata afila sus uñas, 1959). <<

[3] Marco Tulio Cicerón (106-43 a. C.) fue un célebre escritor, político y orador romano. De familia acomodada, recibió una esmerada educación. Viajó por Asia Menor, Rodas y Atenas. Alcanzó el consulado en el 63 a. C., pero fue depuesto y desterrado. Defendió, frente a Julio César, la legalidad republicana, pero fue perdonado por éste. Tras la muerte de César volvió a la política, aunque Octaviano provocó su definitiva caída en desgracia. Fueron famosos sus discursos, de los que se conservan medio centenar, además de fragmentos y títulos de otros muchos, pertenecientes a la oratoria forense, senatorial y judicial. El conocimiento de la elocuencia de estos discursos fue el que inspiró a Von Papen para bautizar a su espía. <<

[4] La historia de Cicerón ya era conocida por el gran público gracias a una película, *Five Fingers* (Operación Cicerón), dirigida por Joseph Mankiewicz en 1953. El papel del controvertido espía correspondió al actor británico James Mason. Curiosamente, Mason había interpretado con anterioridad el personaje del mariscal Rommel en la película *The Desert Fox* (El Zorro del Desierto, 1951), así como en su posterior secuela *The Desert Rats* (Las Ratas del Desierto, 1953). <<

[5] Se trataba de la Operación Bernhard, por la que Himmler pretendía arrojar toneladas de billetes falsos sobre Gran Bretaña para hundir su economía. Para una descripción detallada de este plan, ver el Capítulo 2 de Las cien mejores anécdotas de la Segunda Guerra Mundial. <<

[6] El conjunto de espías alemanes que trabajaban para la Unión Soviética fue conocido como la Orquesta Roja. El origen del término Orquesta era el nombre que los rusos daban a los radioperadores, «músicos» —los alemanes los apodaban «pianistas»— y «Roja», obviamente, por su carácter prosoviético. Los alemanes también les conocieron como «Capilla Roja» (en alemán, Rote Kapelle). Siguiendo el mismo razonamiento, el Abwehr llamó Orquesta Negra a los grupos de activistas alemanes que, dentro de Alemania, estaban organizados como grupos de oposición, pero que no mantenían relaciones con los soviéticos. La Orquesta Roja tenía ramificaciones en Bélgica, Holanda, Francia, Suiza y Japón. Los miembros alemanes ligados de alguna forma a este grupo no se llamaban a sí mismos por ese nombre, ni tenían consciencia de pertenecer a una organización dirigida desde Moscú. Entre los miembros de esta difusa organización, que había comenzado a estructurarse en 1939 impulsada por Leopold Trepper, un agente del Servicio de Inteligencia Militar de la URSS, se contaba un buen número de artistas y escritores, estudiantes, comerciantes e incluso militares y algún aristócrata. La mayoría de ellos no llegaron a enterarse nunca de que el núcleo dirigente estaba formado por agentes comunistas. Los informes entregados por la Orquesta Roja a Moscú causaron por lo menos la muerte de 250.000 soldados germanos, gracias a los informes que remitían a los soviéticos detallándoles la disposición de las tropas en el frente. Tras complejos cálculos de triangulación de los técnicos de radio alemanes para descubrir el origen de las transmisiones, la Orquesta Roja sería desmantelada finalmente por la Gestapo el 31 de agosto de 1942, llevando a cabo más de seiscientos arrestos en Bruselas, París y Berlín. <<

[7] La documentación existente sobre la reclamación de los soldados de plomo se encuentra en los archivos del Departamento de Estado, en la sección conocida como Ardelia Hall Collection, especializada en los asuntos relacionados con obras de arte. Concretamente, el *dossier* está en la caja número 8 de la entrada 3104-A, perteneciente al lote 62D-4. En dicha caja se encuentra también una reclamación de la localidad germana de Wiede sobre pinturas, sellos y monedas confiscadas por los norteamericanos, así como la de una urna procedente del campo de concentración de Dachau. <<

[8] Aunque los alemanes les llamaban Panzerschiffe (barcos blindados), en el extranjero hizo fortuna la denominación de «acorazado de bolsillo», debido a su pequeño tamaño, la mitad de un acorazado normal, para poder cumplir las limitaciones del tratado de Versalles, firmado tras la Primera Guerra Mundial. Además del Graf Spee, la marina germana contaba con otros dos barcos de este tipo, el Deutschland y el Admiral Von Scheer. Los tres disponían de seis cañones de 280 milímetros y podían desplazarse a una velocidad de 28 nudos, por lo que podían hacer frente con total superioridad a cualquier barco que fuera capaz de alcanzarlos. Su menor peso y volumen les garantizaba una gran autonomía, que podía llegar a ser de más de 20.000 millas, gracias a sus modernos motores diesel. Se les protegió con un blindaje formidable, en el que las zonas más expuestas tenían un grosor de 14 centímetros. <<

[9] Si Hitler se hubiera centrado antes de la guerra en construir exclusivamente submarinos, en lugar de grandes barcos de superficie como el Bismarck o el Tirpitz, la suerte de la guerra podía haber tenido un desenlace muy distinto. Teniendo en cuenta que, con una cantidad relativamente modesta de sumergibles, Alemania anduvo muy cerca de conseguir estrangular las rutas de suministro a Gran Bretaña —según reconoció el mismísimo Churchill—, cabe imaginar lo que habría ocurrido si la Kriegsmarine hubiera podido contar con una cantidad más alta de submarinos. <<

[10] El viaje realizado en una primitiva embarcación entre El Callao (Perú) y la isla polinésica de Raroia, en el archipiélago de la Tuamotu, proporcionó fama mundial a este explorador. El propósito era demostrar que era posible el origen americano de la población de la Polinesia, pese a que posteriormente las pruebas de ADN situaron la procedencia en China. Heyerdahl realizó otras arriesgadas expediciones en balsas de juncos, como la travesía del Atlántico en 1970 o del norte del Índico en 1977. Falleció en Italia el 18 de abril de 2002 a los 87 años. <<

[11] En total se fabricaron 3.030 Typhoon, saliendo todos ellos de la fábrica Gloster Aircraft, siendo entregado el último en noviembre de 1945. Este cazabombardero estaba armado con cuatro cañones de 20 milímetros y podía cargar cerca de media tonelada de bombas u ocho cohetes. Una salva de estos cohetes tenía el mismo efecto que el ataque de un crucero de batalla, suficiente para perforar el casco de un buque de guerra. Sin embargo, sus comienzos no habían sido muy prometedores. El primer Typhoon voló en febrero de 1940, pero sus errores de diseño retrasaron su entrada en servicio hasta agosto de 1941. Como caza podía enfrentarse con éxito al Focke-Wulf Fw190 alemán, pero su rendimiento bajaba cuando volaba a gran altitud. En noviembre de 1942 fue rediseñado para ser convertido en un cazabombardero de ataque a baja altura, con gran éxito. A partir de entonces, se convirtió en la pesadilla de los alemanes debido a las devastadoras incursiones que realizó a través del Canal de la Mancha en 1943 y 1944, sirviendo luego de apoyo a las operaciones del Día-D. <<

[12] Esta importante pérdida de vidas no fue una excepción. Las tripulaciones de los submarinos fueron el Cuerpo que sufrió mayores riesgos entre todos los norteamericanos que participaron en la Segunda Guerra Mundial. Aunque las operaciones antisubmarinas de los japoneses fueron bastante ineficaces, casi uno de cada cuatro tripulantes perdió la vida durante la contienda (3.500 muertos de 16.000 marineros). <<

[13] Este trágico episodio fue utilizado por el director de cine Steven Spielberg en su película Jaws (Tiburón, 1975) para aumentar el nivel de dramatismo de la historia. Parece ser que Spielberg no estaba del todo satisfecho con el guión y echaba en falta más fuerza en los diálogos. Esta carencia fue resuelta por el guionista John Milius (autor del guión de Apocalypse Now), que se encargó de añadir la referencia a la tragedia del USS Indianapolis. Así pues, uno de los personajes de Jaws, el capitán Quint, es un superviviente del histórico buque y explica cómo sobrevivió al ataque de los tiburones. Su escalofriante relato, magistralmente interpretado por el actor Robert Shaw, puede ayudar, pese a algunas inexactitudes, a ilustrar los terribles momentos que sufrieron aquellos desafortunados marineros. <<

[¹⁴] Se podría traducir como El primero de los Pocos, un extraño título que, sin embargo, tiene su explicación, puesto que remite a la célebre frase de Churchill «Nunca tantos debieron tanto a tan pocos», con la que quería rendir homenaje a los pilotos que soportaron con gran valentía los rigores de la Batalla de Inglaterra en el verano de 1940, logrando imponerse finalmente a la Luftwaffe. <<

[15] El Orkan era un destructor británico que había sido botado el 7 de diciembre de 1939 con el nombre de HMS Marmidon. En diciembre de 1942 fue transferido al gobierno polaco en el exilio. <<

[16] La NKVD (Narodnyi Komissariat Vnutrennykh Del) era la policía política soviética. Creada en julio de 1934 y dirigida por Henrik Yagoda, su campo de actuación era prácticamente ilimitado. Desde vigilar a los miembros del Ejército hasta la organización de los campos de concentración soviéticos, pasando por el espionaje en el extranjero o la comisión de acciones de sabotaje, la NKVD se encargaba de ejecutar fielmente las directrices de Stalin. Durante la guerra, ya bajo el control del implacable y siniestro Lavrenti Beria, se le encomendó el asesinato o la deportación de las poblaciones consideradas hostiles a la presencia soviética, como en el este de Polonia, Estonia, Lituania y Letonia. Aunque las acciones de la NKVD no pueden ser comparadas con las emprendidas por las SS en estas mismas regiones, a diferencia de las cometidas por los asesinos nazis ningún responsable de las mismas sería juzgado tras la contienda. <<

[17] Las siguientes misiones pertenecientes al proyecto Anvil no correrían mejor suerte. Un avión perdió el control al llegar a la costa francesa debido a algunos fallos en el emisor de radio del «avión madre» y se precipitó al mar. Los problemas de radio continuaron con un segundo avión que, al llegar también a la costa de Francia, perdió el rumbo y comenzó volar en círculos hasta caer en el agua. El 27 de octubre de 1944, el Alto Mando canceló las misiones que tenían como blanco las instalaciones militares alemanas en la Francia ocupada y decidió probar con objetivos industriales en ciudades alemanas, donde habría más posibilidades de éxito al tratarse de áreas más extensas. El 5 de diciembre fue elegido un gran nudo ferroviario situado al oeste de Hannover. El primer «avión bomba» no fue capaz de encontrar el objetivo, mientras que el segundo aparato logró estrellarse cerca del blanco, pero la carga no llegó a estallar. Los alemanes pudieron capturar intacto el avión y pudieron analizar entonces el sistema de radio para poder neutralizarlo. Los Aliados probaron con nuevos equipos de radio para combatir las interferencias alemanas, pero aún así seguían dándose problemas de estallido prematuro de las cargas explosivas o de pérdida de rumbo. La última operación de este tipo fue lanzada el 20 de enero de 1945 contra una central de energía eléctrica en Oldenberg. La misión se saldó también con un rotundo fracaso, puesto que los dos aviones que participaron acabaron errando el blanco por varios kilómetros. En total, de las diecinueve misiones que se llevaron a cabo en la operación Anvil, ninguna se vio coronada por el éxito.

<<

[18] El espectacular bastón era de color blanco y la empuñadura estaba coronada por una esvástica con incrustaciones de brillantes. Le fue entregado al general Alexander M. Patch, que a su regreso a Estados Unidos, en junio de 1945, se lo regaló al presidente Harry S. Truman. Éste lo guardó un tiempo en su propio despacho, hasta que decidió devolverlo al general Patch, que había sido destinado a Texas como comandante general del Cuarto Ejército. El 21 de noviembre de 1945, Patch falleció por una neumonía y el bastón acabó siendo depositado en el Museo Militar de West Point, en donde se puede admirar en la actualidad. Es sorprendente que el general de las SS Erich von dem Bach-Zelewski dijese ser el escurridizo proveedor del veneno de Goering, teniendo en cuenta el enfrentamiento personal surgido entre ambos en Nuremberg. Bach-Zelewski declaró como testigo, afirmando ante el Tribunal que el mariscal del Reich había planeado la guerra contra la Unión Soviética junto a Keitel. Ante estas palabras, Goering montó en cólera e insultó en voz alta al general de las SS, llamándole «cerdo» y «traidor». El tribunal reprendió a Goering por su actitud. Por lo tanto, cuesta creer que entre ambos existiera la confianza suficiente como para planear la entrega de la cápsula. Bach-Zelewski no fue juzgado en Nuremberg, pero fue procesado por el Tribunal de desnazificación de Munich, siendo sentenciado a diez años de trabajos forzados. En 1962 fue juzgado de nuevo, en esta ocasión en la ciudad de Nuremberg, y condenado a cadena perpetua. Falleció en 1972 a los 73 años. <<

[19] El fuego de San Telmo es un tipo de fuego fatuo consistente en una descarga luminosa provocada por la ionización del aire dentro del fuerte campo eléctrico que originan las tormentas eléctricas. Aunque se le llama «fuego», es en realidad un tipo de plasma provocado por una enorme diferencia de potencial atmosférico. Físicamente, es un resplandor brillante blanco-azulado, que en algunas circunstancias tiene aspecto de fuego, a menudo en dobles o triples chorros surgiendo de estructuras altas y puntiagudas. El fuego de San Telmo toma su nombre del patrón de los marineros, al observarse con frecuencia en los mástiles de los barcos durante las tormentas eléctricas, aunque también suele darse en aviones y dirigibles.

<<

[20] Esta audaz acción inspiraría en 1965 la película británica *Los héroes de Telemark* (*The heroes of Telemark*), dirigida por Anthony Mann e interpretada por Kirk Douglas y Richard Harris. Pese a la corrección general de la película, el guión ofrece algunas inexactitudes, como alterar el hecho de que en realidad la operación se llevó a cabo —sorprendentemente— sin disparar una sola bala. <<