

El Clan de los Bombarderos

Un sueño, una tentación
y la noche más larga
de la Segunda Guerra Mundial



Malcolm
Gladwell

Lectulandia

La Segunda Guerra Mundial contada desde el aire. ¿Qué ocurre cuando la tecnología y las mejores intenciones chocan en el fragor de las batallas? «Excepcional, una obra maestra».The Wall Street Journal Durante los años previos a la Segunda Guerra Mundial, en una base aérea de Alabama, un grupo de pilotos renegados forjó una idea radical. ¿Qué pasaría si los bombardeos fueran tan precisos como para que las guerras pudieran librarse solamente desde el aire? ¿Podrían los brutales enfrentamientos entre ejércitos de tierra convertirse en cosa del pasado? Este libro cuenta lo que ocurrió cuando intentó llevarse a la práctica ese sueño. Malcolm Gladwell sigue los pasos de un genio holandés y su ordenador analógico casero, del grupo de científicos pirómanos de Harvard que inventaron el napalm, de un brillante piloto que cantaba tonadas a su equipo y del comandante LeMay, quien ordenaría uno de los ataques...

Malcolm Gladwell

El clan de los bombarderos

ePub r1.0

Titivillus 08.06.2024

Título original: *The Bomber Mafia: A Dream, a Temptation, and Longest Night of the Second World War*

Malcolm Gladwell, 2022

Traducción: Juan Luis Trejo Álvarez

Editor digital: Titivillus

ePub base r2.1

A KMO (¡y a BKMO!)

NOTA DEL AUTOR

Cuando era pequeño, tumbado en su cama, mi padre oía pasar por encima los aviones alemanes. Se dirigían a cumplir con su misión. Después, a primera hora de la mañana, oía cómo regresaban a Alemania. Esto sucedía en Inglaterra, concretamente en Kent, a unos pocos kilómetros al sudeste de Londres. Mi padre nació en 1934, así que tenía cinco años cuando empezó la Segunda Guerra Mundial. Los ingleses llamaban a Kent el Callejón de las Bombas, porque era el condado que los bombarderos alemanes sobrevolaban camino de Londres.

En aquellos años no era infrecuente que, si un bombardero no alcanzaba su objetivo o le quedaba alguna bomba por lanzar estando ya de retirada, se limitase a dejarla caer en cualquier parte. Una de esas bombas perdidas cayó un día en el jardín trasero de mis abuelos. No explotó. Se quedó allí clavada, a medio enterrar. No creo que sea necesario decir que si eres un niño de cinco años y te interesan las cosas mecánicas, que caiga una bomba alemana en tu jardín y no explote seguramente constituya la experiencia más extraordinaria imaginable.

Pero mi padre no lo contaba en esos términos. Mi padre era matemático. Y además inglés, lo que significa que el idioma de las emociones no era precisamente su lengua materna. Para él, las emociones eran más bien como el latín, o el francés: algo que se puede estudiar e incluso entender, pero que nunca llega a dominarse del todo. Esa interpretación —la de que, con cinco años, tener en el jardín una bomba alemana sin explotar puede ser la experiencia más extraordinaria imaginable— fue la que hice yo cuando mi padre me contó la historia de la bomba... y era yo el que tenía cinco años.

Estábamos a finales de los sesenta. Por aquel entonces vivíamos en Inglaterra, en Southampton. En todas partes quedaban recordatorios del calvario por el que había pasado el país. Si ibas a Londres, todavía era posible señalar dónde habían caído las bombas; básicamente porque eran los lugares

donde se había construido un espantoso edificio de estilo brutalista en mitad de una manzana con varios siglos de antigüedad.

En nuestra casa siempre se escuchaba la BBC, y en aquellos tiempos daba la impresión de que todas las entrevistas que se hacían, una tras otra, eran a viejos generales, paracaidistas o prisioneros de guerra. El primer cuento que escribí de pequeño planteaba la idea de que Hitler seguía vivo y había decidido atacar Inglaterra otra vez. Se lo envié a mi abuela, la que había tenido una bomba sin explotar en el jardín de su casa de Kent. Cuando mi madre supo de ese cuento me regañó: a alguien que hubiera vivido la guerra podría no agradarle una historia sobre el regreso de Hitler.

En una ocasión, mi padre nos llevó a mi hermano y a mí a una playa que daba al canal de la Mancha. Nos encaramamos a los restos de una antigua fortificación de la Segunda Guerra Mundial. Todavía recuerdo la emoción al preguntarnos si nos encontraríamos viejas balas o algún casquillo, o incluso el esqueleto de un espía alemán, perdido mucho tiempo atrás y que hubiese acabado recalando en la costa.

No creo que perdamos nunca las cosas que nos fascinaban en la infancia. Yo sé que no las he perdido. Siempre digo de broma que, si en una novela aparece la palabra «espía», tengo que leerla. Un día, hace ya unos años, estaba rebuscando en mis estanterías y, sorprendido, me di cuenta de la gran cantidad de ensayos sobre la guerra que había llegado a acumular. Algunos eran best sellers de historia, pero también había volúmenes sobre aspectos muy concretos de la contienda. Memorias descatalogadas. Textos académicos. ¿Y cuál era el aspecto de la guerra que más abundaba en esos libros? Los bombardeos. *Air Power* de Stephen Budiansky. *Rhetoric and Reality in Air Warfare* de Tami Davis Biddle. *Decision over Schweinfurt* de Thomas M. Coffey. Había estantes enteros de historias similares.^[1]

Por lo general, cuando empiezo a reunir libros de un tema específico, significa que quiero escribir algo sobre esa cuestión. Tengo estantes llenos de libros sobre psicología social porque me he ganado la vida escribiendo sobre ese tema. En cambio, nunca he escrito mucho sobre la guerra; en particular sobre la Segunda Guerra Mundial o, más concretamente, sobre las fuerzas aéreas. Tan solo algunas piezas pequeñas y desperdigadas.^[2] ¿Por qué? No lo sé. Supongo que a un freudiano le haría gracia preguntárselo. Pero tal vez la respuesta más sencilla sea que cuanto más te importa un tema, más difícil resulta encontrar una historia que quieras contar. Colocas el listón más alto. Y eso nos lleva a *El Clan de los Bombarderos*, el libro que tiene ahora en las

manos. Me alegra decir que con *El Clan de los Bombarderos* he encontrado una historia a la altura de mi obsesión.

Una última aclaración acerca del uso de esta palabra, «obsesión». He escrito este libro guiado por mis obsesiones. No obstante, también hablo de las obsesiones de otras personas, de hecho, de una de las mayores obsesiones del siglo xx. Puedo afirmar, al tener en cuenta los asuntos sobre los que he escrito o investigado a lo largo de los años, que me siento atraído por la gente que se obsesiona. Me gustan. Me fascina la idea de que alguien deje de lado todos los problemas y las tareas que ocupan su día a día y se concentre exclusivamente en una única cuestión, aquello que se ajusta a la perfección a los contornos de su imaginación. En ocasiones, los obsesos nos llevan por mal camino. No son capaces de ver las cosas con perspectiva. No se ponen al servicio de los demás, sino al de sus propios y estrechos intereses. Con todo, no creo que hubiera progreso, ni innovación, ni alegría ni belleza sin ellos.

Cuando estaba preparando este libro cené con David Goldfein, que por aquel entonces era el jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Estados Unidos. Nos vimos en la Air House, en las instalaciones de la base conjunta Myer-Henderson Hall, al norte del estado de Virginia, en la otra orilla del río Potomac, mirando desde la ciudad de Washington; una gran mansión victoriana en una calle plagada de mansiones de ese estilo donde viven muchos de los altos mandos militares del país. Tras la cena, el general Goldfein invitó a varios de sus amigos y colegas —oficiales veteranos de la Fuerza Aérea— a reunirse con nosotros. Casi todos eran antiguos pilotos militares. Los padres de la mayoría de ellos también habían sido pilotos militares. Eran las versiones actuales de las personas que aparecen en este libro. A medida que avanzaba la velada, empecé a fijarme en un detalle.

La Air House está ubicada en la calle que lleva al aeropuerto nacional Reagan. Más o menos cada diez minutos despegaba un avión y nos pasaba por encima. No era algo especialmente significativo, solo aviones de líneas comerciales que volaban a Chicago o a Tampa o a Charlotte. Pero cada vez que uno de esos aviones nos sobrevolaba, el general y sus camaradas alzaban la mirada para echar un vistazo. No podían evitarlo. Gente que se obsesiona. El tipo de persona que me gusta.

INTRODUCCIÓN

«ESTO NO ESTÁ FUNCIONANDO. TE QUEDAS FUERA»

1

Hubo un tiempo en el que el mayor aeropuerto del mundo estaba en mitad del Pacífico occidental, a unos 2500 kilómetros de las costas de Japón, en un grupo de pequeñas islas tropicales conocidas como las Marianas: Guam, Saipán y Tinián. Las Marianas son el extremo meridional de una cadena montañosa sumergida hace mucho tiempo, las cumbres de unos volcanes que surgen de las profundidades del océano. Durante la mayor parte de su historia, las Marianas fueron demasiado pequeñas para despertar el interés de nadie en el ancho mundo. Hasta la aparición de las fuerzas aéreas, cuando de repente adquirieron una enorme importancia.

Las Marianas estuvieron en manos de los japoneses durante la mayor parte de la Segunda Guerra Mundial, pero en el verano de 1944, tras una brutal campaña, cayeron en poder de Estados Unidos. Saipán fue la primera, en julio. Después vendrían Tinián y Guam, en agosto. Cuando llegaron los marines lo hicieron también los Seabees —unidad de la Armada especializada en obras de ingeniería civil y construcción—, que no tardaron en ponerse manos a la obra.

En tan solo tres meses montaron en Saipán una base aérea completa —Isely Field— totalmente operativa. Después, en la isla de Tinián, construyeron el mayor aeropuerto del mundo, North Field, con cuatro pistas de 2500 metros de longitud. Y más tarde, en Guam, la que hoy en día es la Base de la Fuerza Aérea Andersen, la puerta a Extremo Oriente de la Fuerza Aérea de Estados Unidos. Acto seguido llegaron los aviones.

En aquel tiempo, Ronald Reagan hizo de narrador de algunas películas de guerra, entre ellas, una dedicada a las primeras misiones del avión B-29, conocido como la Superfortaleza. Reagan describió ese avión como una de las maravillas del mundo, una aeronave gigantesca:

Una potencia de 2200 caballos en cada uno de sus cuatro motores. Con unos depósitos de combustible cuya capacidad equivale a la de un vagón cisterna ferroviario. Una cola de dos pisos de altura. Una carrocería más larga que la de un Corvette. Diseñado para transportar más destrucción a mayor altura, con mayor rapidez y más lejos que cualquier otro bombardero construido hasta entonces. Y, para poder cumplir su misión, eso es exactamente lo que tenía que hacer.

El B-29 podía volar más rápido y a más altura que cualquier otro bombardero del mundo y, lo que resultaba incluso más importante, tenía mayor autonomía de vuelo que cualquier otro aparato. Ese alcance superior —combinado con la toma de las Marianas— implicaba que, por primera vez desde el inicio de la guerra del Pacífico, la Fuerza Aérea de Estados Unidos estaba a poca distancia de Japón. Se creó una unidad especial para gestionar la flota de bombarderos estacionada en las Marianas: el 21.º Escuadrón de Bombarderos, bajo el mando de un joven y brillante general llamado Haywood Hansell.

A lo largo del otoño y del invierno de 1944, Hansell lanzó un ataque tras otro. Cientos de B-29 sobrevolaron las aguas del Pacífico, arrojaban su carga sobre Japón y después regresaban a las Marianas. Cuando los hombres de Hansell se preparaban para lanzarse sobre Tokio, llegaron numerosos periodistas y equipos de cámaras para grabar aquel ambiente de entusiasmo y que pudieran verlo en casa.

Habla de nuevo Ronald Reagan:

Los B-29 en Saipán eran como artillería apuntando al corazón de Japón [...]. Los japoneses bien podrían haber intentado detener las cataratas del Niágara. El 21.º Escuadrón de Bombarderos estaba preparado para atacar su primer objetivo.

Pero el 6 de enero de 1945 llegó a las Marianas el oficial superior de Hansell, el general Lauris Norstad. Todo funcionaba de un modo un tanto primitivo en Guam: el cuartel general era poco más que unas cuantas barracas Quonset de metal instaladas en un acantilado con vistas al océano. Ambos hombres

estaban exhaustos, no solo debido a las privaciones del momento, sino también al tremendo peso que entrañaban sus responsabilidades.

Leí en una ocasión un pasaje escrito por Arthur Harris, general de la RAF, sobre lo que significaba ser comandante de la Fuerza Aérea durante la Segunda Guerra Mundial:

Me pregunto si alguien, aparte de los pocos que lo experimentaron, podrá ser consciente alguna vez de la horrible tensión mental que supone comandar unas fuerzas aéreas durante una guerra. Mientras que a un comandante naval se le exige llevar a cabo una o dos acciones de consideración en todo el curso de una contienda bélica, y un comandante del ejército se ve involucrado en una batalla, digamos, cada seis meses o, en circunstancias excepcionales, una vez al mes, el comandante de una división de bombarderos tiene que enfrentarse a ello cada veinticuatro horas [...]. Es mejor no intentar imaginar qué clase de presión supone ese esfuerzo diario si lo prolongamos durante varios años.

Pues ese era el estado de Hansell y Norstad en Guam. Dos pilotos cansados de la guerra, afrontando el que esperaban que fuese el último capítulo de la contienda. Hansell propuso una visita rápida a la isla. Dar una vuelta por la playa. Admirar las nuevas pistas de despegue, abiertas en mitad de la jungla. Charlar de tácticas, de planes. Norstad dijo que no. Tenía algo mucho más personal de lo que hablar. En un gesto que Haywood Hansell recordaría toda su vida, Norstad se volvió hacia él y le dijo: «Esto no está funcionando. Te quedas fuera».

«Sentí que se había abierto la tierra bajo mis pies [...]. Me quedé completamente hundido». Así es como, años después, Hansell describió lo que había sentido en aquel momento. Entonces Norstad asestó el segundo golpe, más duro todavía. Le dijo: «Voy a reemplazarte por Curtis LeMay».

El general Curtis Emerson LeMay, de treinta y ocho años, héroe de la campaña de bombardeos contra Alemania. Uno de los pilotos más famosos de su generación. Hansell lo conocía muy bien. Habían servido juntos en Europa. Y Hansell entendió de inmediato que no se trataba de un simple cambio de mando, sino de una refutación, un giro de ciento ochenta grados. Era como si Washington reconociese que consideraba erróneo todo lo que había hecho Hansell hasta ese momento. Porque Curtis LeMay era la antítesis de Haywood Hansell.

Norstad le ofreció a Hansell la posibilidad de quedarse allí si lo deseaba, como ayudante de LeMay, una propuesta que a Hansell le pareció tan insultante que apenas fue capaz de articular palabra. Norstad le dijo que tenía diez días para concluir su trabajo. Hansell echó a andar aturdido. La última noche que pasó en Guam, Hansell bebió más de la cuenta y se puso a cantar con sus hombres mientras un joven coronel tocaba la guitarra: «Los viejos pilotos nunca mueren, nunca mueren, solo vuelaaan lejooos».

Curtis LeMay llegó a la isla en un bombardero B-29 para tomar el relevo. Sonó «La bandera estrellada», el himno de Estados Unidos. Los integrantes del 21.º Escuadrón de Bombarderos desfilaron. El encargado de relaciones públicas propuso hacer una fotografía de los dos hombres para oficializar el momento. LeMay llevaba una pipa en la boca —algo habitual en él— y no sabía qué hacer con ella. Intentó metérsela en el bolsillo. «General —dijo el ayudante de campo—, permítame sostenerle la pipa mientras toman la instantánea».

LeMay preguntó en voz baja: «¿Dónde quieren que me coloque?». Las cámaras hicieron clic y capturaron a Hansell entrecerrando los ojos hacia la lejanía y a LeMay mirando al suelo. Dos hombres que deseaban estar en cualquier parte excepto en compañía del otro. Y con eso acabó todo.

El Clan de los Bombarderos es la historia de ese momento. Lo que condujo hasta él y lo que ocurrió después, porque los efectos de aquel relevo en el mando resuenan hasta el día de hoy.

2

Hay algo en las revoluciones tecnológicas que siempre me ha desconcertado. Aparece una nueva idea o innovación y a la gente le resulta obvio que transformará nuestro mundo. Internet. Las redes sociales. En anteriores generaciones fueron el teléfono y el automóvil. Crecen las expectativas de que gracias a ese nuevo invento las cosas mejorarán, serán más eficientes, más seguras, más productivas y más rápidas. Lo cual suele suceder, al menos en algunos aspectos. Pero, curiosamente, las cosas también toman otro camino, casi de manera inevitable. En su momento, las redes sociales fueron saludadas como algo que permitiría a los ciudadanos de a pie acabar con la tiranía. Sin embargo, luego empezó a temerse que las redes sociales se transformasen en una herramienta que permitiera a los ciudadanos tiranizarse unos a otros. Se suponía que el automóvil iba a aportar libertad e

independencia, y así fue durante un tiempo, hasta que años después millones de personas se encontraron viviendo a muchos kilómetros de sus puestos de trabajo y atrapadas en interminables embotellamientos en el transcurso de épicos desplazamientos diarios. ¿Cómo es posible que, en algunas ocasiones, por alguna clase de aleatorias e inesperadas razones, la tecnología se aparte del camino previsto?

El Clan de los Bombarderos es un estudio sobre cómo un sueño se convierte en pesadilla. Y sobre cómo, cuando una idea nueva y brillante cae del cielo, no suele aterrizar con suavidad sobre nuestro regazo. Hace un aterrizaje forzoso, choca contra el suelo y causa estragos. La historia que estoy a punto de contar en realidad no tiene que ver con la guerra, a pesar de que en su mayor parte transcurre en tiempos de contienda bélica. Es la historia de un genio holandés y de un ordenador analógico. De un grupo de amigos del centro de Alabama. De un psicópata británico. De químicos pirómanos en un laboratorio en los sótanos de Harvard. Es una historia sobre el desbarajuste de nuestras intenciones, porque siempre nos olvidamos del desorden cuando echamos la vista atrás.

En el meollo del asunto están Haywood Hansell y Curtis LeMay, que se cruzaron en la jungla de Guam. A uno lo enviaron a casa. El otro se quedó allí, lo que dio como resultado la noche más oscura de la Segunda Guerra Mundial. Cuando conozcamos su historia nos preguntaremos: ¿qué habría hecho yo? ¿De lado de quién me habría posicionado?

PRIMERA PARTE
El sueño

CAPÍTULO UNO

«AL SEÑOR NORDEN LE GUSTABA PASAR EL RATO EN EL TALLER»

1

En aquel tiempo en que la guerra que iba a consumir el mundo era una preocupación pero todavía no un hecho, un hombre especial llamó la atención del ejército de Estados Unidos.

Se llamaba Carl L. Norden. A lo largo de su vida, Norden siempre había evitado ser el centro de atención. Trabajaba solo; de vez en cuando, en épocas cruciales, regresaba a Europa para trastear y soñar en la mesa de la cocina de su madre. Montó un negocio con cientos de empleados. Cuando acabó la guerra lo dejó todo atrás. Nadie ha hecho una biografía completa de Norden. No hay artículos sobre él.^[3] Tampoco hay estatuas en su honor, ni siquiera en los Países Bajos, su país natal; ni en Suiza, donde pasó su vida. Y menos aún en Manhattan, donde llevó a cabo su trabajo más importante. Norden influyó en el curso de la guerra y dio pie a un sueño que permanecería vivo el resto del siglo. Parece imposible que alguien dejara una marca tan profunda en el mundo como lo hizo Norden y después desapareciera como por ensalmo. Aun así, es lo que hizo él. En un manual técnico de 352 páginas sobre el invento de Norden solo hay una frase dedicada a su persona: «Al señor Norden le gustaba pasar el rato en el taller, a veces hasta dieciocho horas al día».

Eso es todo.

Así que antes de empezar a hablar del sueño de Norden y sus consecuencias —el efecto que Norden causaría en toda una generación—, hablemos un poco de él. Le pregunté al profesor Stephen L. McFarland, uno de los pocos historiadores —tal vez el único— que realmente ha indagado en la historia de Carl Norden, por qué había tan poca documentación sobre ese inventor. El profesor me respondió que «principalmente se debe a que él exigió absoluto secreto». Después me describió al hombre en cuestión: «Bien,

era de trato extremadamente arduo. Tenía un ego mucho más grande que el de cualquier persona que yo haya podido conocer. Y digo “podido” porque, obviamente, no llegué a conocer a Norden».

Norden era holandés. Nació en lo que hoy en día es Indonesia, una antigua colonia holandesa. Pasó tres años como aprendiz en un taller de maquinaria en Suiza, después se licenció en la prestigiosa Escuela Federal Politécnica de Zúrich, donde tuvo por compañero de clase a Vladímir Lenin. Norden era esbelto, apuesto incluso. Vestía traje de tres piezas. Tenía el pelo blanco y corto, lucía tupé, un tupido mostacho y bajo los ojos, de párpados pesados, se veían unas marcadas arrugas, como si no hubiese dormido desde hacía años. Le llamaban el Viejo Dinamita. Bebía café a litros. Se alimentaba a base de bistecs.

McFarland me comentó:

Realmente creía, en un sentido muy biológico, que el sol generaba estupidez. Así que difícilmente se le veía al aire libre sin un gran sombrero. Su familia estaba siempre obligada a llevar sombrero cuando salía a la calle. De pequeño, en las Indias Orientales Neerlandesas, tanto él como su familia llevaban siempre sombreros porque el sol generaba estupidez.

McFarland escribió que Norden «leía a Dickens con avidez en busca de revelaciones sobre la vida de los desfavorecidos, y a Thoreau para debatir sobre la vida sencilla». Odiaba pagar impuestos. Creía que Franklin Roosevelt era el demonio.

McFarland describió de este modo hasta qué punto Norden podía ser gruñón:

Hay una famosa anécdota que cuenta que estaba vigilando lo que hacía un técnico, y este se puso un tanto nervioso e intentó entablar conversación, mirándolo y diciéndole: «Tal vez podría explicarnos por qué estamos haciendo esta parte de este modo». Y Norton, después de sacarse el puro de la boca, le gritó con todas sus fuerzas: «Hay cien mil razones que explican por qué diseñé esta parte así. Y ninguna de ellas es de su maldita incumbencia». Así era como trataba a sus empleados. Sin duda era el Viejo Dinamita.

McFarland siguió hablándome del perfeccionismo de Norden:

Los gastos no importaban; el asunto consistía en «hacerlo lo más perfecto posible». He visto la inteligencia de los ingenieros y lo que son capaces de hacer, pero todos destacan siempre la importancia de estudiar lo que se ha hecho anteriormente. La actitud de Norden era: «No quiero oír hablar de eso». Lo único que necesitaba era una hoja de papel en blanco, un lápiz y un par de libros de ingeniería llenos de fórmulas para solucionar algunos problemas matemáticos. Creía a pies juntillas en lo de empezar de cero, y eso habla a las claras de su ego. Decía: «No quiero saber qué errores cometieron otras personas. No quiero saber qué hicieron bien. Voy a llegar a lo correcto por mí mismo».

Pero ¿qué era lo que Carl Norden estaba desarrollando en sus páginas en blanco? Una mira de bombardeo. Las miras de bombardeo ya no se utilizan —no tendría sentido en la era de los radares y los GPS—, pero durante gran parte del siglo pasado tuvieron mucha importancia. Me explicaré mejor, porque corremos el riesgo de subestimar su valor. Si tuviésemos que hacer una lista de, digamos, los primeros años del siglo xx en relación con los diez mayores problemas tecnológicos no resueltos del siguiente medio siglo, ¿qué escribiríamos en esa lista? Algunas cosas son obvias. Se necesitaban desesperadamente vacunas que evitasen las enfermedades infantiles: sarampión, paperas... Mejores fertilizantes agrícolas para ayudar a prevenir las hambrunas. En amplias zonas del mundo, los trabajadores podrían haber sido más productivos si hubiesen dispuesto de aparatos de aire acondicionado asequibles y adecuados. Coches lo bastante baratos para que las familias de clase obrera hubiesen podido permitírselos. Podría seguir, pero en algún lugar de esa lista tendrían que aparecer las cuestiones militares; por ejemplo, ¿existía un modo preciso de lanzar bombas desde un avión?

Ahora bien, ¿por qué incluir esa clase de problemas en la misma lista que las vacunas y los fertilizantes y el aire acondicionado? Porque a principios del siglo xx estalló la Primera Guerra Mundial, en la que murieron o resultaron heridas 37 millones de personas. Se dice pronto: 37 millones. En la batalla del Somme se produjeron un millón de bajas; en una sola batalla que no tuvo un impacto significativo en el curso de la guerra. Para quienes la vivieron, la Primera Guerra Mundial supuso una experiencia profundamente traumática.

Así pues, ¿qué podía hacerse al respecto? Un pequeño grupo de personas llegó a la conclusión de que la única solución realista era que los ejércitos cambiasen el modo de combatir. Que aprendieran a librar —y espero que esto no parezca un oxímoron— mejores guerras. Y los principales defensores de

esa idea, la de librar mejores guerras, eran pilotos. Aviadores. Personas obsesionadas con uno de los más nuevos y emocionantes logros tecnológicos de aquella era: el aeroplano.

2

Los aeroplanos hicieron su primera gran aparición pública en la Primera Guerra Mundial. Seguro que todo el mundo ha visto imágenes de aquellos primeros aviones. Madera contrachapada, tela, metal y goma. Dos alas, una encima de la otra, conectadas por barras. Un asiento. Una ametralladora apuntando hacia delante, sincronizada con la hélice para poder disparar a través de ella. Parecían aparatos que podían recibirse por correo y ensamblarse en el garaje de casa. Los aviones de combate más famosos de la Primera Guerra Mundial fueron los Sopwith Camel. (Se parecían a aquel en el que volaba Snoopy en las viejas viñetas del cómic). Eran un desastre. El experto en aviación Robert Jackson escribió: «En manos de pilotos desmañados, los aviones reincidían en errores típicos que podían convertirlos en máquinas mortales». Mortales para los pilotos que volaban en ellos, no para el enemigo al que pretendían atacar. Pero una nueva generación de pilotos se fijó en esos aparatos y dijo: «Esto puede acabar con las batallas por tierra, tan gravosas, mortíferas e inútiles. ¿Y si combatiésemos únicamente desde el aire?».

Uno de aquellos aviadores fue un hombre llamado Donald Wilson. Combatió en la Primera Guerra Mundial y más tarde recordaría el miedo que se apoderaba de los soldados.

Tal como explicó en una entrevista de 1975:

Uno de los chicos que se suicidó escogió el comedor para hacerlo. Colocó la boca sobre el cañón de su rifle y apretó el gatillo. Y cuando estábamos en las trincheras hubo otro que se disparó en una pierna. Esa gente sin duda había magnificado su percepción del gran peligro que corrían. Pero creo que, en general, la mayoría no éramos conscientes de dónde nos habíamos metido.

Wilson empezó a volar en los años veinte y acabó siendo general en la Segunda Guerra Mundial. Me topé con unas memorias que se autopublicó en los años setenta. Se titulan *Wooing Peponi* y parecen un anuario de instituto.

No se acaban nunca. Justo a la mitad, Wilson relata en un pasaje extrañamente fascinante las conclusiones a las que llegó tras su primer año de vuelo: «Entonces, como salida de la nada, fue apareciendo una visión. Como diría Martin Luther King años después, aunque en un contexto totalmente diferente, “Tuve un sueño”».

Wilson compara su visión de la promesa que podían entrañar las fuerzas aéreas con el momento más icónico del movimiento a favor de los derechos civiles. Y también toma prestada de King su retórica:

Tuve un sueño [...] en el que las naciones luchaban entre sí para establecer unos términos, no para demostrar la supremacía de las armas, como insiste la tradición militar. Tuve un sueño en el que esas naciones tan importantes, los más que probables adversarios, estaban industrializadas y dependían del tranquilo funcionamiento de elementos organizados que se sustentan entre sí. Tuve un sueño en el que la nueva y creciente capacidad aérea podía destruir tan solo un limitado número de objetivos dentro de esa red de componentes interdependientes de las naciones modernas. Tuve un sueño sobre esa clase de destrucción y sobre la posibilidad de que hubiera más de lo mismo, lo cual provocaría que las víctimas reclamasen la paz.

En todos los sentidos, se trata de un pasaje audaz. En aquella época había tan pocos pilotos en Estados Unidos que todos se conocían. Eran como un club. Una banda de fanáticos. Y Wilson dijo que ese diminuto club y sus destartaladas máquinas para volar podían redefinir la guerra.

¿«Tuve un sueño sobre esa clase de destrucción y sobre la posibilidad de que hubiera más de lo mismo, lo cual provocaría que las víctimas reclamasen la paz»? Eso quería decir que estaba convencido de que los aviones podrían ganar guerras por su cuenta. Podrían abatirse entre ellos y bombardear objetivos concretos, obligando al enemigo a arrodillarse sin tener que matar a millones de adversarios en el campo de batalla.

Pero los aviadores sabían que, antes de que ese sueño se hiciese realidad, tenían que hacer frente a un problema, un problema técnico muy específico, un problema tan grave que figura en aquella lista de los diez problemas más importantes de principios de siglo, junto a las vacunas y los fertilizantes. Si uno creía, como creían aquellos soñadores, que los aviones podían revolucionar los conflictos bélicos —podían abatirse entre ellos y seleccionar objetivos y doblegar al enemigo—, entonces debían disponer de un sistema

para bombardear de manera selectiva dichos objetivos desde el aire. Y nadie sabía cómo hacerlo.

Le pregunté a Stephen McFarland por qué era tan difícil señalar desde el aire el objetivo que se pretendía bombardear. Su respuesta:

Me resulta sorprendente. Quiero decir que doy por hecho que habrás visto vídeos y películas. Y dicen: «Coloca el retículo sobre el objetivo y la mira hará el resto». Pero hay una barbaridad de elementos que intervienen en el lanzamiento de una bomba con precisión sobre un objetivo. Imagina que vas en tu coche por una autopista a noventa o cien kilómetros por hora y que quieres lanzar un objeto por la ventanilla para intentar darle a algo, incluso a algo que está quieto, como una señal de tráfico, o un árbol o cualquier cosa que haya junto a la carretera. Puedes hacerte una idea de lo difícil que sería.

Si una persona intenta lanzar una botella y meterla en un contenedor de basura desde un coche que circula a setenta kilómetros por hora, tendrá que realizar unos cuantos cálculos físicos: aunque el contenedor esté quieto, el coche y esa persona se mueven muy deprisa, así que tiene que lanzar la botella mucho antes de llegar a su altura ¿no es cierto? Pero si va en un avión a seis mil o nueve mil metros de altitud, el problema resulta infinitamente más complicado.

McFarland prosiguió:

Los aviones de la Segunda Guerra Mundial volaban a entre trescientos veinte y cuatrocientos cincuenta kilómetros por hora, a veces incluso a ochocientos kilómetros por hora. Lanzaban bombas desde una altitud de nueve mil metros. Eso implica que tardaban entre veinte y treinta, [tal vez] treinta y cinco segundos en impactar con el suelo. Durante ese rato, además, te disparaban. Tenías que observar por entre las nubes o... [evitar] la artillería antiaérea. Tenías que lidiar con fábricas trampa, cortinas de humo. Luego estaba el humo real de las bombas, la gente gritándote al oído, los nervios y todas esas cosas extrañas que suceden cuando se libra una guerra.

El viento podía soplar a cientos de kilómetros por hora. Eso también había que tenerlo en cuenta. Si hacía frío, el aire era denso y la bomba caía más despacio. Si hacía calor, el aire se aligeraba y la bomba caía más rápido. Y

además había otros detalles que contemplar: ¿estaba a nivel el avión?, ¿se estaba moviendo de un lado a otro?, ¿o de arriba abajo? Un error diminuto en el punto de lanzamiento podía traducirse en un error enorme en tierra. Además, a seis mil metros de altitud, ¿se podía siquiera ver el objetivo? Una fábrica era fácil de detectar de cerca, pero desde tan lejos era como ver un sello de correos. En los primeros tiempos de la aviación, los bombarderos no podían acertar a darle a nada. Ni siquiera de cerca. Era como si los aviadores lanzasen dardos a una diana con los ojos cerrados. El sueño de que los aviones revolucionarían los conflictos bélicos se basaba en un supuesto no probado y no demostrado: que, de algún modo, alguien, en un momento dado, imaginase cómo dirigir con cierta precisión una bomba desde los cielos. Era un tema presente en la lista de deseos tecnológicos de la era. Hasta que llegó Carl Norden.

McFarland me dijo que los métodos de diseño de Norden eran particulares:

No tenía ayuda. Lo hizo todo por su cuenta. Lo tenía todo en su cabeza. No tomaba apuntes. No tenía ninguna libreta. No es posible revisar sus archivos. No existen. Todo lo tenía en la cabeza y, para un hombre, gestionar algo tan complejo mentalmente [...] Me alucina que pudiese hacerlo de ese modo. Pero los ingenieros se refieren en ocasiones a algo llamado «el ojo de la mente», a que ven con sus mentes, no con sus ojos, sino con el ojo de su mente. Y así funcionaba Carl Norden.

Le pregunté a McFarland si creía que Norden era un genio. Su respuesta:

Bueno, él te habría dicho que solo Dios inventa, que los humanos descubren. Así que para él no era una cuestión de ser un genio. No habría aceptado ese término. No le daba ningún valor, no habría admitido que nadie lo llamase genio. Él habría dicho que se limitaba a descubrir la grandeza de Dios, las creaciones de Dios; que Dios revela verdades a través de personas que están dispuestas a trabajar duro y a usar su mente para descubrir las verdades de Dios.

Norden empezó a investigar el problema de la mira de bombardeo en los años veinte. Tenía un contrato con la Armada, aunque después trabajaría para el Cuerpo Aéreo del Ejército, que era como en aquel entonces se denominaba a la Fuerza Aérea de Estados Unidos. Abrió un taller en la calle Lafayette, en la

parte de Manhattan que hoy en día se conoce como SoHo. Y allí se puso a trabajar en su obra maestra.

Cuando Estados Unidos entró en la Segunda Guerra Mundial, los militares se apresuraron a equipar sus bombarderos con la mira Norden. Esos bombarderos, en la mayoría de los casos, tenían una tripulación de diez hombres: piloto, copiloto, navegante, artilleros y, el más importante, el bombardero, la persona que apuntaba y lanzaba las bombas. Si el bombardero no hacía bien su trabajo, el esfuerzo de los otros nueve tripulantes era en vano.

Una película filmada en tiempos de guerra sobre el entrenamiento militar de los bombarderos explicaba la importancia de la mira Norden mostrando fotografías aéreas de los objetivos enemigos.

Uno de ellos puede ser vuestro objetivo. Son la razón de que estéis aquí. La razón de que se haya montado ese amplio equipo en esta y otras escuelas de bombarderos. De que los instructores estén aquí para formaros. De que los pilotos estén aquí para conducirlos hasta vuestras misiones.

Con toda probabilidad, algunos de los que estáis sentados en esta sala veréis uno de esos objetivos, no proyectado en una pantalla sino moviéndose bajo el retículo de vuestra mira. Pero ¿dónde caerán vuestras bombas? [...] ¿Treinta metros más allá? ¿Cuarenta y cinco metros? Eso dependerá de lo bien que hayáis preparado los dedos y los ojos para que estén a la altura de la precisión con la que ha sido construida la mira Norden.

Su nombre oficial era Mark XV. Los aviadores que la utilizaban la habían apodado «el balón». Pesaba veinticinco kilos. Estaba colocada sobre una especie de plataforma —una caja de embalaje estabilizada mediante un giroscopio— que la mantenía a nivel todo el rato, incluso cuando el avión se inclinaba. La mira de bombardeo era, en esencia, un ordenador analógico, un estilizado artilugio mecánico compuesto por espejos, un telescopio, rodamientos de bolas, niveles y diales. Desde el avión en movimiento, el bombardero observaba el objetivo a través del telescopio y realizaba una serie de ajustes increíblemente complicados. Norden creó 64 algoritmos que juzgaba capaces de resolver todos los problemas que planteaba el hecho de lanzar bombas, tales como: ¿hasta qué punto la velocidad y la dirección del viento pueden afectar a la trayectoria de una bomba? ¿Cuánto influye la

temperatura del aire? ¿Y la velocidad del avión? El entrenamiento necesario para controlar la máquina de Norden duraba seis meses.

El mero hecho de ver la película de formación del ejército ya provoca dolor de cabeza. El narrador dice:

Ahora observe la línea en el suelo. Esa es la línea de avistamiento cuando empieza. Va directo al objetivo. Lo sé: cuando está allá arriba no hay una línea así de oportuna dibujada en el suelo para ayudarle. Su mira de bombardeo, sin embargo, se ofrece algo equivalente. ¿Recuerda que la mira está formada por dos partes? Debajo hay un estabilizador. Y dentro de este, otro giroscopio, el único que tiene eje horizontal.

Encima de eso está su mira. El estabilizador está fijado en el eje longitudinal del avión. Pero puede girar la mira para que siempre señale hacia el objetivo. La mira también está conectada al estabilizador mediante un rodamiento. Gracias a eso, no importa que el avión dé bandazos, la mira siempre apuntará a la misma dirección.

Todo ello para que el bombardero supiese exactamente cuándo gritar: «¡Bomba va!».

McFarland me explicó uno de los detalles más interesantes del trabajo de Norden:

Uno de los sesenta y cuatro algoritmos de Norden compensaba el hecho de que cuando lanzas una bomba tarda treinta segundos en alcanzar su objetivo. Durante esos treinta segundos, la tierra se desplaza al girar sobre su eje.

Por eso creó una fórmula. Si a la bomba le costase veinte segundos alcanzar su objetivo, la tierra se movería —voy a inventarme un número— tres metros y medio. Por eso hay que ajustar el ordenador al [hecho de que el] objetivo se haya desplazado tres metros y medio. Si estás a seis mil metros de altura, podría haberse desplazado siete metros y medio. Y todos esos parámetros tendrías que introducirlos en el ordenador.

El ejército compró miles de miras Norden. Antes de cada misión, el bombardero, junto a un acompañante armado, extraía el aparato de una cámara acorazada. La llevaba hasta el avión metida en una caja de metal. En caso de accidente, el bombardero estaba preparado para destruir la mira Norden inmediatamente y evitar así que cayese en manos enemigas. Según la

leyenda, los bombarderos incluso llevaban consigo un artefacto explosivo de 45 centímetros para hacerlo. Y, como última precaución, tenían que pronunciar un juramento especial: «Juro solemnemente que mantendré inviolado el secreto de toda la información que se me haya dado y, en pleno conocimiento de que soy el guardián de uno de los más preciados activos de mi país, juro además proteger el secreto de la mira estadounidense, si fuese necesario, con mi propia vida».

En medio de tanta teatralidad y secretismo se encontraba Carl Norden. El exasperante y excéntrico Norden. Antes de que Estados Unidos entrase en guerra, cuando todavía estaba perfeccionando su invento, se iba de Manhattan y regresaba a la casa de su madre, en Zúrich. McFarland decía que eso debía de «irritar» a los oficiales estadounidenses:

El FBI le enviaba agentes para que lo protegiesen. Los británicos, al parecer, creían que trabajaba de espía para los alemanes. Y [al ejército] le preocupaba que los británicos intentasen capturarlo. Pero él insistía una y otra vez. Decía: «Me voy a Suiza. No podéis hacer nada para detenerme». Y, por supuesto, la legislación especial para tiempos de guerra aún no podía aplicarse, porque Estados Unidos todavía no había entrado en la contienda. Por eso no había forma legal de detenerlo.

¿Por qué consintieron todo esto los militares? Porque la mira de bombardeo Norden era el Santo Grial.

Norden tenía un socio llamado Ted Barth. Era un comercial, la cara visible de la empresa. El año antes de que Estados Unidos entrase en guerra, Barth afirmó: «Nosotros no creemos que un cuadrado de cuatro metros y medio [...] sea un objetivo difícil de acertar desde una altitud de diez mil metros». Dicho de forma simplificada —que serviría para erigir la leyenda de Norden—, la mira Norden era capaz de lograr que una bomba lanzada a diez mil metros de altitud diese en un barril de salmuera.

Para la primera generación de pilotos militares, esa afirmación resultó embriagadora. El proyecto más caro de la Segunda Guerra Mundial fue el bombardero B-29, la Superfortaleza. El segundo más caro fue el Proyecto Manhattan, un esfuerzo enorme y sin precedentes para inventar y construir la primera bomba atómica de la historia. ¿Y cuál fue el tercer proyecto más caro de la guerra? No una bomba, ni un avión, ni un tanque, ni un arma ni un barco. Fue la mira de bombardeo de Norden, un ordenador analógico de veinticinco kilos concebido por la exigente imaginación de Carl L. Norden.

¿Y por qué gastar tanto dinero en una mira de bombardeo? Porque la Norden encarnaba un sueño, uno de los sueños más ambiciosos en la historia de los conflictos bélicos: si pudiésemos hacer caer una bomba sobre un barril de salmuera desde diez mil metros de altitud ya no volveríamos a necesitar ejércitos. No tendríamos que permitir que muriesen hombres jóvenes en el campo de batalla ni arrasáramos ciudades enteras. Podríamos reinventar la guerra. Hacerla precisa y rápida y evitar casi toda la sangre. Casi toda.

CAPÍTULO DOS

«PROGRESAMOS CUANDO NO NOS AFERRAMOS A LAS COSTUMBRES»

1

Las revoluciones son siempre actividades grupales. Por eso Carl Norden fue una completa anomalía. Rara vez alguien ha iniciado una revolución por su cuenta, en la mesa de la cocina de su madre. El impresionismo no comenzó porque un genio se pusiese a pintar de manera impresionista y, como el flautista de Hamelín, atrajese a un montón de seguidores. Lo que sucedió fue que Pissarro y Degas se matricularon en la École des Beaux-Arts al mismo tiempo; después, Pissarro conoció a Monet y, más adelante, a Cézanne en la Académie Suisse; Manet conoció a Degas en el Louvre; Monet se hizo amigo de Renoir en el estudio de Charles Gleyre; y Renoir, por su parte, conoció a Pissarro y a Cézanne; y no pasó mucho tiempo antes de que empezaran a reunirse todos en el Café Guerbois, a intercambiar ideas, a animarse unos a otros, a compartir y a competir y a soñar todos juntos, hasta que surgió algo nuevo y radical.

Es lo que ha ocurrido siempre. Gloria Steinem era el rostro más conocido del movimiento feminista a principios de los años setenta. Pero ¿fue eso lo que llevó a que se doblase el número de mujeres elegidas para cargos oficiales en Estados Unidos? Gloria Steinem, Shirley Chisholm, Bella Abzug y Tanya Melich se unieron para crear la Asamblea Política Nacional de Mujeres. Las revoluciones nacen tras charlas, discusiones y validaciones, cuando hay proximidad y la mirada del interlocutor indica que se comparte algo.

En el caso de los que estaban comprometidos con el sueño de transformar los conflictos bélicos modernos, el lugar donde los amigos se reunían y mantenían largas discusiones nocturnas y apreciaban esa clase de mirada en sus camaradas fue una base aérea llamada Maxwell Field. Maxwell Field estaba —y está— en Montgomery, Alabama. Era una antigua plantación

algodonera convertida en aeródromo por los hermanos Wright, Orville y Wilbur. En los años treinta fue la sede de un centro llamado Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo, el equivalente en la aviación a la Escuela de Guerra del Ejército de Carlisle, Pennsylvania, o la Escuela de Guerra Naval de Newport, Rhode Island. Gran parte de la base sigue hoy en día igual que cuando la construyeron, en los años treinta: todo es de hormigón o estuco amarillo, con tejados de tejas rojas. Hay centenares de casas elegantes para los oficiales, construidas al estilo provenzal francés en tranquilas y sinuosas calles flanqueadas por gigantescos robles azules japoneses. En verano, el aire es sofocante y húmedo. Está en el interior de Alabama. Los grandes edificios del siglo XIX que acogen el Gobierno del estado se encuentran, como quien dice, al final de la calle, a unos pocos kilómetros de distancia. No parece precisamente el lugar más adecuado para que nazca una revolución.

Pero así fue.

En aquellos años, las fuerzas aéreas no eran una rama independiente del ámbito militar. Era una división de combate del Ejército. Existía para servir a los intereses de las fuerzas terrestres. Apoyo, asistencia y acompañamiento. El legendario general del Ejército John «Black Jack» Pershing, que comandó las fuerzas estadounidenses en la Primera Guerra Mundial, escribió en una ocasión que la aviación «no podría, por sus propios medios, ganar una guerra en el presente ni, que sepamos, en cualquier momento del futuro».^[4] Eso era lo que los altos mandos militares pensaban de los aviones. Richard Kohn, que fue historiador jefe de la Fuerza Aérea de Estados Unidos durante una década, explica que al principio la gente no entendía las posibilidades que esta tenía:

Recuerdo que un congresista dijo en una ocasión: «¿Por qué toda esta controversia con los aviones? ¿Por qué no compramos uno y dejamos que los diferentes servicios lo compartan?».

La primera sede de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo no estuvo en Alabama sino en Langley, Virginia. Había establos junto a los hangares y se esperaba que los pilotos aprendiesen a montar a caballo, como si todavía estuvieran en el siglo XIX. ¿Se imagina cómo debían de sentirse los pilotos del Ejército —que no eran más que unos pocos cientos— en aquella época? Se dieron cuenta de que mientras siguieran formando parte del Ejército estarían bajo las órdenes de personas que no podían pilotar aviones, que no entendían lo que era un avión y que les pedían que cepillasen a los caballos todas las mañanas. Los pilotos querían ser independientes. Y el primer paso hacia esa

independencia fue trasladar la escuela de formación tan lejos como les fuese humanamente posible —cultural y físicamente— de las instalaciones del Ejército. El hecho de que Maxwell Field hubiese sido una antigua plantación algodonera en un olvidado rincón del Sur era, sirviéndonos de una expresión moderna, un valor y no una anomalía.

La fuerza aérea era joven, así que los profesores de la Escuela Táctica también lo eran: estaban entre los veinte y los treinta años, y los impulsaba la ambición de la juventud. Se emborrachaban los fines de semana, volaban en aviones de combate por pura diversión y hacían carreras de coches. Su lema era: *Proficimus more irretenti*: «Progresamos cuando no nos aferramos a las costumbres». A los líderes de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo se les conocía como «el Clan (*Mafia*, en la expresión original en inglés) de los Bombarderos». No era precisamente un cumplido en aquellos tiempos, los de Al Capone y Lucky Luciano y los tiroteos en las calles. Pero los profesores del Cuerpo Aéreo creían que ese apodo barriobajero encajaba bastante bien con ellos. Y lo adoptaron.

Harold George, uno de los líderes espirituales del Clan de los Bombarderos, lo expresó de la siguiente manera: «Éramos unos auténticos entusiastas; estábamos iniciando una especie de cruzada [...] sabiendo que solo éramos una docena y que quienes se oponían a nosotros eran unos diez mil oficiales, además de todo el Ejército y toda la Armada».

George era de Boston. Se alistó en el Ejército durante la Primera Guerra Mundial y quedó prendado de los aeroplanos. Empezó a dar clase en la Escuela Táctica a principios de los años treinta y alcanzó el rango de general durante la Segunda Guerra Mundial. Después de la contienda pasó a trabajar para Howard Hughes, poniendo en marcha el negocio de electrónica de este. Después George se dedicó a montar otra empresa de electrónica que se convirtió en una importante contratista del Departamento de Defensa. Y luego viene mi parte favorita de la historia: fue elegido en dos ocasiones alcalde de Beverly Hills.

Hablamos de un solo hombre, de lo que hizo con su única vida. Pero si le hubiésemos preguntado a Harold George cuál fue el momento más destacado de su carrera, probablemente habría dicho que aquellos emocionantes días de los años treinta cuando daba clase en Maxwell Fields.

En una entrevista realizada en 1970 comentó: «Nadie parecía entender lo que estábamos haciendo y, por lo tanto, no recibimos ninguna directiva que nos hiciese variar el tipo de instrucción que impartíamos».

La Escuela Táctica era una universidad. Una academia. Aun así, no muchos de los profesores tenían experiencia docente. Y lo que enseñaban allí era tan nuevo y tan radical que tampoco disponían de libros de texto ni de artículos para que los alumnos estudiaran o leyeran. Así que se dedicaban principalmente a inventar sobre la marcha, o al vuelo, nunca mejor dicho. Las conferencias no tardaron en convertirse en seminarios, que acababan siendo debates abiertos que proseguían durante la cena, por la noche. Así es como sucede siempre: las conversaciones empiezan a sembrar la revolución. El grupo comenzó a apuntar hacia unas direcciones que ninguno habría podido imaginar por su cuenta.

Donald Wilson era otro de los que formaban el núcleo del Clan de los Bombarderos. Fue el que, tiempo después, escribió en sus memorias que había tenido un sueño sobre un tipo diferente de guerra. Así recordaba él aquellos días:

Estoy convencido de que, si quienes se encargaban de controlar en el Estado Mayor del Departamento de Guerra hubiesen sabido lo que estábamos haciendo en Maxwell Field, nos habrían metido en la cárcel. Porque era tan contrario a la doctrina establecida que no puedo imaginar que, sabiéndolo, nos permitieran hacerlo.

2

Cuando, a principios del siglo xx, la gente pensaba en las aeronaves militares imaginaba cazas de combate: aparatos pequeños y muy maniobrables que podían enfrentarse al enemigo en el aire. Pero ese no era el caso entre los renegados de Maxwell Field. Estos estaban obsesionados con los avances tecnológicos observados en el terreno de la aviación durante los años treinta. El aluminio y el acero reemplazaron a la madera. Los motores ganaron potencia. Los aviones eran más grandes y fáciles de pilotar. Disponían de trenes de aterrizaje retráctiles y fuselajes presurizados. Estos avances permitieron al Clan de los Bombarderos imaginar aeroplanos de una clase totalmente nueva: aparatos tan grandes como los aviones comerciales que habían empezado a transportar pasajeros de un lado a otro de Estados Unidos. Un avión tan grande y poderoso no se vería limitado a combatir con otros aviones en el cielo. Podría cargar bombas: explosivos pesados y potentes capaces de causar un daño significativo en las posiciones terrestres enemigas.

Pero ¿por qué resultaría eso tan devastador? Porque si se colocaba uno de esos potentes y nuevos motores en uno de esos aviones gigantescos, sería capaz de volar tan lejos y tan rápido que nada lograría detenerlo. La artillería antiaérea sería para él como un puñado de cerbatanas. Los soldados enemigos, pequeños y molestos mosquitos, zumbando sin causar daño alguno. Ese tipo de aeronave podría tener carrocería blindada y ametralladoras en la parte posterior y en el frente para defenderse. Y así llegamos al primero de los principios de la doctrina propuesta por el Clan de los Bombarderos: el bombardero siempre resistiría.

El segundo principio: hasta ese momento se había dado por supuesto que el único modo de bombardear al enemigo era amparándose en la seguridad que ofrece la noche. Pero si un bombardero era imparable, ¿por qué tendría que importar el sigilo? El Clan de los Bombarderos pretendía atacar a plena luz del día.

El tercer principio: si se podía bombardear a plena luz del día, sería posible ver aquello que se pretendía atacar. Ya no habría que atacar a ciegas. Y poder ver quería decir que se podría utilizar una mira de bombardeo: alinear el objetivo, sumarle las variables adecuadas, dejar que el aparato hiciera su trabajo y ¡bum!

El cuarto y último principio: convencionalmente se creía que, al aproximarse a su objetivo, el bombardero tenía que volar lo bastante bajo para poder apuntar con precisión. En cambio, con una mira de bombardeo era posible lanzar las bombas desde gran altura, fuera del alcance de la artillería antiaérea. «Si pudiésemos hacer caer una bomba sobre un barril de salmuera desde diez mil metros de altitud».

Elevada altitud. A la luz del día. Bombardeos de precisión. Eso era lo que el Clan de los Bombarderos fue cocinando escondido en el corazón de Alabama.

El historiador Richard Kohn describió el clan del siguiente modo:

Tenían un aire universitario. Yo casi me atrevería a considerarlos una «banda de hermanos». Sin embargo, si no estabas de acuerdo con su doctrina, y algunos no lo estaban, podías [...] no exactamente ser expulsado de la hermandad, pero sí resultar sospechoso, y se ponían en tu contra.

En el equipo de la Escuela Táctica había un piloto llamado Claire Chennault que se atrevió a poner en cuestión la ortodoxia del Clan de los Bombarderos.

Lo echaron del pueblo.

Kohn prosigue: «Eran un grupo de rebeldes. Se metieron en campañas de relaciones públicas. Algunos de ellos escribieron firmando con seudónimo para promover la fuerza aérea».

No fui consciente de la audacia de la visión del Clan de los Bombarderos hasta que fui a Maxwell. Ahora se llama Base de la Fuerza Aérea Maxwell, no Maxwell Field. Es la sede de la Universidad del Aire, sucesora de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo. Llegan personas de todo el mundo para estudiar allí. Entre el profesorado se encuentran algunos de los principales historiadores militares del país, así como expertos en tácticas y estrategias. Me senté una tarde con un grupo de profesores de Maxwell en una sala de conferencias a tiro de piedra de donde el Clan de los Bombarderos se reunía hace casi un siglo. Todos los documentos de la antigua Escuela Táctica se encuentran en los archivos de Maxwell, y los historiadores con los que hablé habían estudiado las conferencias y las notas de campo del clan. Me hablaron de Donald Wilson y de Harold George como si fuesen sus contemporáneos. Los conocían bien. Me sorprendió, sin embargo, algo diferente. Algunos de los historiadores con los que me reuní eran antiguos pilotos de la Fuerza Aérea. Habían pilotado modernos aviones a reacción y bombarderos invisibles, también aviones de transporte que valían millones de dólares, así que cuando hablaban de la Fuerza Aérea, hablaban de algo tangible, algo que habían experimentado personalmente.

Pero de vuelta a los años treinta, el Clan de los Bombarderos hablaba de algo teórico, algo que esperaban que llegase a existir.

Era un sueño.

Richard Muller, profesor de historia de la aviación en la Universidad del Aire, lo explica así:

No hay nada que pueda compararse con lo que ellos pensaban. Era como si fuesen puestos de cocaína. Lo comprenderías yendo a un museo, a un museo de la aviación. Puedes ir a Pensacola o al Museo [Nacional] del Aire y el Espacio o a [la Base de la Fuerza Aérea] Wright-Patterson y echar un vistazo a los aviones que existían en los años treinta, cuando se les ocurrieron esas ideas, y te preguntarás: ¿qué demonios? ¿Cuánta cocaína habían esnifado esos tipos?

Uno de los inesperados placeres de hablar con historiadores militares es la irreverencia hacia sus propias instituciones. Muller prosiguió:

Estaban convencidos de que llegarían a donde aspiraban llegar. No sabían cómo. No sabían dónde, pero llegarían, y creerlo no era nada disparatado en aquel momento y lugar. Para ellos tener esta fe no resultaba poco razonable. Pero, en realidad, lo que pasaba en aquel grupo era que creían en el progreso tecnológico y en el desarrollo material; creían que podrían conseguir el avión que buscaban. Pasaron del B-9 al B-10, de ahí al B-12 y de este al prototipo B-15, al B-17 y al B-29 en cuestión de diez años, que es algo extraordinario, si lo piensas.

3

Me temo que tal vez no haya explicado adecuadamente hasta qué punto era radical —revolucionario— el modo de pensar del Clan de los Bombarderos. Así que permítanme una digresión. Trata sobre un libro que siempre me ha encantado y que se titula *The Masks of War*, de un científico político llamado Carl Builder. Builder trabajaba para la RAND Corporation, el *think tank* afincado en Santa Mónica que se creó después de la Segunda Guerra Mundial como sección de investigación externa del Pentágono.

Builder afirmaba que no era posible entender el funcionamiento y la toma de decisiones de las tres principales ramas del Ejército estadounidense a menos que se entendiese lo diferentes que son sus culturas. Para demostrar su punto de vista, dijo que solo había que fijarse en la capilla de cada uno de los campus académicos.

La capilla de la Academia Militar de West Point, el histórico centro de adiestramiento de los oficiales del Ejército de Estados Unidos, está situada en un risco por encima del río Hudson, dominando de ese modo el *skyline* del campus. La capilla se acabó de construir en 1910, con un imponente estilo neogótico. Es de un sombrío granito gris, con ventanales altos y estrechos. Transmite el inquietante poder de las fortalezas medievales: sólida, simple, inamovible. Builder escribe: «Es un lugar silencioso para ceremonias sencillas en el que las personas están cerca unas de otras y de la tierra que las ha criado».

Eso es el Ejército: profundamente patriótico, arraigado en el servicio al país.

Después está la capilla de la Academia Naval, en Annapolis. Fue construida más o menos al mismo tiempo que su homóloga de West Point, pero es mucho más grande. Grande. Es de estilo beaux-arts americano, con

una enorme cúpula basada en el diseño de la capilla militar de Les Invalides, en París. Las ventanas con vitrales son gigantescas, y permiten que la luz brille en los ornamentos del interior. Es muy propio de la Armada: arrogante, independiente, segura de la escala mundial de sus ambiciones.

Comparemos con las dos anteriores la capilla para cadetes de la Academia de la Fuerza Aérea, en Colorado Springs. Se trata de una capilla de otro universo. Acabaron de construirla en 1962, pero si dijera que la terminaron hace un mes, cualquier persona diría: «Vaya, qué edificio tan futurista». En la capilla de la Fuerza Aérea parece como si alguien hubiese alineado un escuadrón de cazas de combate como piezas de dominó verticales, con los morros apuntando hacia el cielo. Da la sensación de que vayan a despegar con un magnífico y ensordecedor zumbido. Dentro del templo hay más de 24.000 vidrios de colores, de 24 colores diferentes y, en el frontal, una cruz de 14 metros de altura, con vigas transversales que parecen reactores. En el exterior, cuatro cazas de combate alegremente aparcados, como si algunos pilotos, por puro capricho, hubiesen pasado por allí un domingo por la mañana para comulgar.

El arquitecto de la capilla fue un brillante modernista de Chicago llamado Walter Netsch. Se le otorgó la misma libertad creativa y el mismo presupuesto ilimitado que suele darle la Fuerza Aérea a cualquiera que se presente con un proyecto de avión invisible al radar.

En una entrevista de 1995, Netsch recordaba el encargo:

Volví a casa con esa tremenda sensación de no saber cómo podía, en esta moderna época de la tecnología, crear algo bueno que fuera tan inspirador y ambicioso como la catedral de Chartres [...]. Se me ocurrió la idea de los tetraedros y de unirlos estando aquí, en Chicago, trabajando con mi ingeniero.

¿Qué crees que dice de la Fuerza Aérea el hecho de querer construir una catedral de aluminio y acero y con la forma de un caza de combate vertical en mitad de la meseta de Colorado? Eso es lo que Carl Builder se preguntaba en su libro. Y su conclusión fue la siguiente: se trata de un grupo de personas desesperadas por diferenciarse todo lo posible de las antiguas ramas militares, el Ejército y la Armada. Y, además, las fuerzas aéreas no parecen mostrar ningún interés por el legado y la tradición. Al contrario, pretenden ser modernos.

Netsch diseñó la capilla de la Academia de la Fuerza Aérea basándose en unos módulos de forma piramidal de 2,10 metros de altura. ¡Tetraedros! La Fuerza Aérea es una rama militar para gente que quiere empezar de nuevo, hacer la guerra de un modo diferente, prepararse para las batallas del presente. No se pasan los días estudiando la guerra del Peloponeso o la batalla de Trafalgar. Las fuerzas aéreas están obsesionadas con el mañana y con el modo en que la tecnología las preparará para ese mañana. ¿Y qué ocurrió con la capilla de Netsch una vez construida? Pues que empezó a presentar todo tipo de problemas estructurales. ¡Claro que sí! Al igual que sucede con algunos códigos informáticos brillantes e innovadores, hubo que depurarla.

Netsch lo explicó así:

Si te metes en asuntos tecnológicos, a veces te topas con problemas. [...] Lo que ocurrió fue que, de repente, empezaron a aparecer grietas. Y [nosotros] volamos a Colorado Springs y nos instalamos [en] un pequeño motel barato a esperar las lluvias. Y llovió y corrimos a la capilla —es un edificio muy grande— e intentamos averiguar dónde había filtraciones. [...] Tuve que redactar un informe, y me dolía mucho el tema de las goteras. Lo titulé «Informe sobre la migración del agua en la capilla de la Academia de la Fuerza Aérea». No hace falta decir que recibí muchos comentarios graciosos sobre mi eufemismo. Pero descubrimos que [...] cada uno de los grupos de tetraedros se movía con el viento. Esa zona es muy ventosa y el edificio puede recibir corrientes desde varias direcciones. Y es largo, así que puede recibir vientos de un tipo en un extremo y de otro en el otro extremo. En las juntas donde se unen los bloques es donde se encuentran los vitrales.

Así que finalmente se decidió que tendríamos que crear una gran cobertura de plástico para los vitrales, lo cual eliminaría buena parte del problema, radicado en cada pequeño pedazo de cristal de los ventanales, pues todo empezaba ahí; al agua no le costaba nada atravesarlos. De modo que colocaron aquellos largos paneles de plástico y solucionamos en gran medida el problema principal.

Esto también es muy propio de la Fuerza Aérea. Se construye una capilla del siglo XXI en pleno siglo XX y está tan adelantada a su tiempo que hay que hacer un arreglo de ingeniería basado en un nuevo análisis de los patrones meteorológicos. Lo que pretendo señalar es lo siguiente: ¿de dónde surgió esa manera tan radicalmente nueva de pensar? De la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo, en el torbellino intelectual que se produjo entre 1931 y 1941. Fue en

aquellos seminarios y noches de debate donde nació la cultura de las modernas fuerzas aéreas. Iban a llevar la guerra a los cielos. Dejarían atrás al resto de las ramas militares. Y si cualquiera entra en el santuario que es la capilla de la Academia de la Fuerza Aérea y observa las ascendentes costillas de aluminio del techo, lo entiende.

Y, mientras tanto, ¿qué ocurre en la Academia Naval? Sacan brillo a mano a las barandillas de latón de su capilla.

4

Como todos los grupos revolucionarios, el Clan de los Bombarderos tiene una leyenda que lo define, una historia fundacional. Y como cualquier otra leyenda, tal vez no sea del todo rigurosa, pero esto es lo que cuenta: el día de San Patricio de 1936, en Pittsburgh, se produjo una inundación. Fue devastadora. Pittsburgh tiene una ubicación singular, pues se encuentra en la cabecera de un río importante, el Ohio, formado por la confluencia de otros dos ríos, el Monongahela y el Allegheny. Ese día, la confluencia de los ríos aumentó enormemente el caudal hasta provocar una riada.

Los aviadores no suelen preocuparse por los desastres terrestres. Por los huracanes tal vez sí. O por las tormentas eléctricas. Pero las inundaciones son cosa del Ejército. La riada de Pittsburgh, sin embargo, tuvo una inesperada consecuencia que acabó ejerciendo una gran influencia en la revolución que se estaba cocinando en Maxwell Field. Tenía que ver con el hecho de que entre los centenares de edificios que se extendían por la ribera del río, destrozados por la crecida del agua, se encontraba una fábrica que pertenecía a una empresa llamada Hamilton Standard. Hamilton Standard era la principal constructora del país de unos muelles que se usaban en las hélices de ritmo variable, un elemento básico en la mayoría de los aviones de aquella época. Así que como en Hamilton Standard no podían fabricar muelles para las hélices de ritmo variable, no era posible disponer de hélices de ritmo variable, y en consecuencia nadie podía construir aviones. Como resultado de las inundaciones de Pittsburgh, la industria aeronáutica al completo quedó detenida en 1936: por culpa de la falta de muelles, el negocio de los aeroplanos se fue al garete.

En Alabama, el Clan de los Bombarderos estaba al corriente de lo ocurrido con Hamilton Standard y a sus hombres se les iluminaron los ojos. El miembro del Clan de los Bombarderos que más tiempo pasó pensando en

los muelles de esa fábrica fue Donald Wilson. Lo ocurrido en Pittsburgh lo llevó a darse cuenta de una cosa. La guerra, según la definición clásica, consiste en aplicar todo el peso de las fuerzas militares contra el enemigo hasta que los líderes políticos del enemigo se rinden. Pero Wilson no dejaba de pensar: ¿es eso realmente necesario? Si eliminamos la fábrica de muelles de Pittsburgh, acabamos con la Fuerza Aérea. Y si pudiésemos encontrar otra docena, más o menos, de objetivos cruciales parecidos a ese —«cuellos de botella» fue la expresión que utilizó—, los bombardeos podrían paralizar todo un país. Wilson ideó uno de los más famosos experimentos teóricos del Clan de los Bombarderos. Y cabe recordar que aquellos hombres solo podían hacer experimentos teóricos. No disponían de bombarderos de verdad, ni de un enemigo real, ni tampoco de recursos. Era más bien una lluvia de ideas.

En el experimento teórico, Wilson convirtió en objetivo el complejo industrial del nordeste del país:

Ahora bien, cuando empezamos a darle vueltas al tema [...] no disponíamos de inteligencia aérea ni de ningún posible enemigo. Así que teníamos una cosa [...], una unidad que podía ser alcanzada por el enemigo. Y con el fin de ejemplificar ese concepto, supusimos que el enemigo provendría de Canadá y tendría al alcance la zona industrial del nordeste.

Por lo tanto, el enemigo, en su experimento teórico, estaba en Canadá; digamos, en Toronto. Esta ciudad se halla a 550 kilómetros de la ciudad de Nueva York, fácilmente al alcance de los aviones con los que soñaba el Clan de los Bombarderos. ¿Qué tipo de daño podría causar una flota de bombarderos procedentes de Toronto en una única batida?

Intentaron desentrañarlo en una presentación de dos días que se llevó a cabo en la Escuela Táctica en abril de 1939.

Hablé de ese experimento teórico con el historiador Robert Pape, que escribió un libro titulado *Bombing to Win*, sobre el origen de muchas de las ideas que se enseñaban en la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo. Pape describió así la presentación:

El bombardeo que ellos planearon se centró, en primer lugar, en los puentes. En segundo lugar, tenían que bombardear los acueductos. Bombardear los acueductos era importante porque lo que pretendían era provocar una escasez general de agua entre la población de Nueva York.

Querían crear, básicamente, una situación en la que la población apenas tuviese agua potable para beber. Y su tercer objetivo eran las centrales eléctricas.

En realidad no se planteaban el factor psicológico de los bombardeos. No investigaban sobre la sociología de los bombardeos. Ni siquiera pensaban en el aspecto político de los bombardeos. Es decir, no estudiaban las implicaciones que los bombardeos pudiesen tener para la población, la sociedad o el Gobierno. Lo que hicieron fue centrarse en la tecnología de los bombardeos de aquella época, qué objetivos podían alcanzar los bombarderos.

Se encargó de la presentación Muir Fairchild, un miembro esencial del Clan de los Bombarderos. Fairchild dijo que los acueductos eran los objetivos más obvios. El sistema de acueductos de la ciudad de Nueva York tiene 150 kilómetros de extensión. Después está la red eléctrica. Fairchild les mostró un gráfico a sus estudiantes: «El bombardeo aéreo versus la fuerza eléctrica de tracción en el área de la ciudad de Nueva York».

Fairchild concluyó: «Podemos ver que diecisiete bombas, lanzadas en los lugares adecuados, no solo acabarían con prácticamente todo el suministro eléctrico del área metropolitana al completo, ¡sino que impediría la distribución de electricidad llegada desde el exterior!».

¡Diecisiete bombas! La creencia convencional era que había que bombardear las ciudades enteras; reducirlas a escombros a fuerza de oleadas y más oleadas de caros y peligrosos bombardeos. Lo que Fairchild pretendía decir era lo siguiente: ¿por qué había que hacerlo de ese modo si, utilizando la inteligencia y la magia de la mira de bombardeo Norden, podías desactivar una ciudad con un único ataque? Como Pape me dijo:

Realmente pensaban que bastaban los bombarderos o la fuerza aérea para ganar la guerra. Y lo que creían era que así se podría salir victorioso y evitar una carnicería como la de la Primera Guerra Mundial, en la que los ejércitos se enfrentaron un año tras otro y murieron millones y más millones de personas en las trituradoras de carne que eran las trincheras.

Ahora entendemos por qué Donald Wilson, bromeando solo a medias, dijo que si el Ejército hubiese sabido lo que estaban haciendo en Maxwell habría metido a todos los miembros del Clan de los Bombarderos en la cárcel. Porque esos hombres formaban parte del Ejército, pero en cambio lo que

sugerían era que el resto de los servicios militares eran irrelevantes y estaban obsoletos. Aunque situaran a cientos de miles de soldados a lo largo de la frontera con Canadá, con artillería, tanques y todo tipo de armamento imaginable, los bombarderos pasarían volando por encima, superando cualquier defensa convencional, y podrían inutilizar al enemigo mediante unos pocos ataques aéreos cuidadosamente seleccionados a cientos de kilómetros de la frontera.

Tami Biddle, profesora de seguridad nacional en la Escuela de Guerra del Ejército de Estados Unidos, explica la psicología del Clan de los Bombarderos de este modo:

Creo que estaban fascinados con la tecnología estadounidense. Creo que había un fuerte componente moral en ello, un deseo de encontrar un modo de librar una guerra limpia y que no manchase la reputación de Estados Unidos en tanto que nación moral, una nación de ideas e ideología comprometida con los derechos individuales y el respeto por los seres humanos.

El Clan de los Bombarderos, a pesar de su siniestro nombre, nunca fue un grupo grande. Estaba formado, como mucho, por doce hombres. Todos ellos vivían a corta distancia unos de otros, en las sombreadas calles de Maxwell Field. De hecho, las instalaciones de la Escuela Táctica no eran muy grandes. Nunca fue como West Point, productora en serie de generaciones y generaciones de oficiales del Ejército. Durante sus veinte años de existencia, salieron de allí poco más de mil graduados. Si no hubiese estallado la Segunda Guerra Mundial, seguramente las teorías y los sueños de ese pequeño grupo habrían pasado desapercibidos.

Pero Hitler atacó Polonia, y Gran Bretaña y Francia le declararon la guerra a Alemania, y en el verano de 1941 a todo el mundo le quedó muy claro que Estados Unidos no tardaría en entrar también en la guerra. Y si el país iba a la guerra, resultaba obvio que necesitaría una poderosa flota aérea. Sin embargo, ¿qué constituía una poderosa flota aérea? ¿Cuántos aviones harían falta? Para desentrañarlo, el alto mando del Ejército en Washington recurrió a la desesperada al único grupo de expertos que podría darle una respuesta: los instructores de la Escuela Táctica, los que estaban allí abajo, en Maxwell Field, Alabama.

Así que el Clan de los Bombarderos fue a Washington y redactó un extraordinario documento que serviría de guía para todo lo que Estados

Unidos llevara a cabo en la guerra aérea. El documento se titulaba «Planes de Guerra Aérea División Uno» (PGAD-1). Establecía, de manera muy detallada, cuántos aviones necesitaría Estados Unidos: cazas de combate, bombarderos y aviones de transporte. También cuántos pilotos. Cuántas toneladas de explosivos. Y los objetivos de esas bombas en Alemania, escogidos según la teoría del cuello de botella: 50 centrales eléctricas, 47 redes de transporte, 27 refinerías de petróleo, 18 fábricas de ensamblaje de piezas de avión, 6 fábricas de aluminio y 6 «fuentes de magnesio». Y ese alucinante conjunto de proyecciones se llevó a cabo, de principio a fin, en tan solo nueve días; fue el tipo de hazaña sobrehumana que solo es posible si te has pasado diez años recluido en el centro de Alabama, esperando tu oportunidad.

El Clan de los Bombarderos estaba preparado para la guerra.

CAPÍTULO TRES

«ERA INCAPAZ DE SENTIR EMPATÍA»

Un mensajero británico llegó en motocicleta a mi residencia de Castle Combe, en las afueras de Londres. El mensaje que me entregó era del general [Hap] Arnold. Me decía, una vez decodificado: «Reúnete conmigo en Casablanca mañana por la mañana».

COMANDANTE GENERAL IRA EAKER

1

Casablanca, que por aquel entonces pertenecía al Marruecos francés, fue la sede, en enero de 1943, de una reunión secreta entre Winston Churchill y Franklin Roosevelt. La guerra estaba empezando a ponerse a favor de los Aliados y los dos líderes se encontraron para planear lo que esperaban que fuese su último y victorioso capítulo. Ambos hombres llevaron consigo a sus altos mandos militares. Uno de los de Roosevelt era el general Hap Arnold, que comandaba la Fuerza Aérea estadounidense. En mitad de la reunión, Arnold hizo sonar las alarmas al enviarle un mensaje urgente a su más destacado ayudante.

Ira Eaker se había graduado con honores en la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo de Maxwell Field. Era uno de los fundadores del Clan de los Bombarderos, un convencido creyente en los bombardeos a plena luz del día desde gran altitud. También era el comandante de la 8.^a Fuerza Aérea, la flota de bombarderos destacada en Inglaterra encargada de eliminar todos los objetivos planteados en el crucial documento de planificación bélica PGAD-1.

«Reúnete conmigo en Casablanca», decía el mensaje que recibió Eaker. «Mañana por la mañana».

Eaker lo recuerda así:

La reunión de Casablanca se celebraba de un modo tan sumamente secreto que no entendí qué me quería decir. Pero sí supe que me convenía hacerle

caso. Así que llamé al general [Frederick Louis] Anderson, que era quien comandaba los bombarderos, y le dije: «Pide a uno de tus equipos que me recoja con un B-17 en Bovington esta medianoche para llevarme a Casablanca, debo llegar poco después de la salida del sol, mañana por la mañana».

Una vez allí, Eaker fue directo a la villa del general Arnold.

Y el general Arnold me dijo: «Tengo malas noticias para ti, hijo. Nuestro presidente ha acordado, presionado por el primer ministro, que dejemos los bombardeos a plena luz del día y colabores con la RAF en los bombardeos nocturnos».

La RAF era la Royal Air Force británica. Las ideas que tanto habían cautivado a Eaker y a sus compañeros de clase en Maxwell Field no habían producido el mismo efecto al otro lado del Atlántico. Los británicos se mostraban escépticos respecto a los bombardeos de precisión. No se habían apasionado con la mira Norden. Nunca les tentó la posibilidad de atinar en un barril de salmuera con una bomba lanzada desde diez mil metros de altitud. El Clan de los Bombarderos opinaba que podía doblegarse la voluntad del enemigo causándole un daño económico —eliminando con cuidado y habilidad los acueductos y las fábricas de muelles para hélices—, para impedirle seguir adelante. Creían que la tecnología moderna del bombardeo permitía reducir el alcance de los efectos de la guerra. Los británicos no estaban de acuerdo. Pensaban que la ventaja que suponía disponer de flotas de bombarderos era, precisamente, que podías ampliar el alcance de la guerra. Lo llamaban «bombardeo de área», que era un eufemismo para referirse a la estrategia de bombardear sin apuntar a nada en particular. Bombardeaban todo lo que podían antes de regresar a casa.

El bombardeo de área no se lanzaba a la luz del día, porque si no se buscaban objetivos específicos, ¿para qué hacía falta ver nada? Y estaba explícitamente dirigido a civiles. Decían: hay que bombardear los barrios residenciales, noche tras noche, oleada tras oleada, hasta que las ciudades enemigas queden reducidas a escombros. Entonces, la voluntad del enemigo se hundirá tanto que tendrá que rendirse. Los británicos buscaron un eufemismo más adecuado a lo que hacían, y entonces lo denominaron «bombardeo moral»: bombardear con la intención de destruir los hogares y

las ciudades del enemigo y reducir a la población a un estado de desesperación.

Los británicos creían que los estadounidenses del Clan de los Bombarderos estaban locos. ¿Por qué correr el riesgo de volar durante el día hacia objetivos tan difíciles de alcanzar? Ellos pretendían ganar la guerra y les daba la impresión de que los estadounidenses habían organizado un seminario de filosofía universitario.

Así que, en Casablanca, Churchill le dijo a FDR: «Ya basta. Ahora vais a hacerlo a nuestro estilo». Y llevado por el pánico, el general Arnold convocó a su comandante en Europa, Ira Eaker, para transmitirle las malas noticias: el bombardeo de área se había impuesto.

Pero Ira Eaker pertenecía al Clan de los Bombarderos. No iba a rendirse tan fácilmente.

En palabras de Eaker:

Dije: «General, eso no tiene ningún sentido. Nuestros aviones no están preparados para los bombardeos nocturnos; nuestras tripulaciones no se han entrenado para bombardear por la noche. Perderemos más tripulación cuando regresen a esta isla sumida en la niebla en plena noche que si atacamos objetivos alemanes de día». Le dije: «Si van a cometer semejante error, que no cuenten conmigo. No voy a participar». Bien, dijo él: «Suponía que reaccionaría de ese modo [...] Conozco los motivos que ha esgrimido tan bien como usted. Pero [...] como está tan convencido de ello, voy a ver si puedo concertarle una cita para que lo discuta con el primer ministro británico mañana por la mañana».

Eaker regresó al cuartel y se pasó la mitad de la noche despierto preparando la explicación para Churchill. Todo el mundo sabía que Churchill no leía documentos de más de una página. De modo que el informe tenía que ser realmente breve. Y convincente.

Así que cuando me presenté allí, el viejo primer ministro bajó la escalinata; los ventanales eran altos y el sol brillaba a través de los naranjos, y apareció resplandeciente con su uniforme de capitán de la aviación. Tenía esa costumbre, que yo conocía: cuando veía a alguien de la Armada, se vestía con su uniforme de la Armada; cuando era alguien de la aviación, el [uniforme] de la aviación, y así con todo. Bueno, entonces me dijo: «Comandante, su general Arnold me ha dicho que no le

complace la petición que le he hecho a su presidente, lo de dejar de bombardear durante el día y trabajar con el mariscal [Arthur] Harris y la RAF en sus ataques nocturnos». Yo dije: «Sí, señor, así es. Y le he traído aquí, escritas en una sola página, las razones por las cuales no estoy conforme. Y he servido el tiempo suficiente en Inglaterra para saber que usted suele escuchar a ambas partes en cualquier controversia antes de tomar una decisión». Así que se sentó en el sofá y agarró la hoja de papel. Me pidió que me sentase a su lado y empezó a leer. Leía como las personas mayores, movía los labios, susurrando.

¿Qué es lo que escribió Eaker? El argumento más elemental que pudo encontrar. «Le dije que, si los británicos bombardeaban de noche y los estadounidenses de día, el hecho de someterlos a bombardeos durante todo el día no les daría descanso a aquellos demonios».

Cuando llegó al punto esencial del informe, Churchill repitió la frase para sí. Como si estuviese intentando captar su lógica. Después se volvió hacia Eaker.

Me dijo: «No me ha convencido de que tenga razón, pero me ha convencido de que debería disponer de otra oportunidad para demostrar su punto de vista. Así que cuando vea a su presidente durante el almuerzo de hoy, tendré que decirle que retiro mi objeción y mi petición de que trabaje con la RAF en los bombardeos nocturnos. Y le sugeriré que le permita seguir en su línea durante un tiempo».

Los estadounidenses consiguieron un aplazamiento. Por los pelos.

2

Intente ponerse en la piel de los integrantes del Clan de los Bombarderos en ese momento: Ira Eaker, Haywood Hansell, Harold George, Donald Wilson y el resto de los miembros de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo. Habían trabajado codo con codo con sus Aliados para vencer a los nazis. Sin embargo, sus Aliados parecían incapaces de entender el avance conceptual que habían logrado en la forma de librar la guerra.

Cuando llegó por primera vez a Inglaterra, Eaker se instaló en casa de su homólogo de la RAF, Arthur Harris, también conocido como el Bombardero

Harris. Iban juntos en coche todas las mañanas al cuartel general de mando, en High Wycombe.

La historiadora Tami Biddle explica lo siguiente:

Era muy extraño. Respecto al bombardeo, Ira Eaker y Arthur Harris defendían doctrinas diametralmente opuestas, completamente diferentes. Aun así, no tardaron en trabar amistad. Se caían bien el uno al otro. De hecho, en un momento dado, Harris le dijo a Eaker que si algo les pasaba a [su esposa] Jill y a él [...], les gustaría que cuidase de [su hija] Jackie. Que les gustaría que fuese su padrino. No deja de ser una relación interesante, pero a la hora de trabajar lo hacían de formas muy distintas.

La inalterable fe del mariscal Harris en el poder de los «bombardeos morales» tenía que ofender a Eaker. O, como mínimo, dejarlo perplejo. Porque ¿qué era lo que acababan de sufrir los británicos? El Blitz. El Blitz era un ejemplo palmario del bombardeo de área. El 4 de septiembre de 1940, Hitler había declarado: «Llegará la hora en que uno de nosotros ceda y ¡no será la Alemania nacionalsocialista!». Y en el otoño de 1940, envió a los atronadores bombarderos alemanes a Londres, donde lanzaron cincuenta mil toneladas de bombas y más de un millón de artefactos incendiarios.

Hitler creía que, si los nazis bombardeaban los barrios de gente trabajadora del este de Londres, doblegarían la voluntad de la población británica. Y dado que los británicos creían lo mismo, les aterrorizaba la posibilidad de que el Blitz les hiciese perder la guerra. El Gobierno británico había previsto que entre tres y cuatro millones de londinenses abandonarían la ciudad. Las autoridades incluso montaron un anillo de hospitales psiquiátricos en las afueras de Londres ante la posible marea de pánico y víctimas psicológicas.

Pero ¿qué pasó realmente? ¡No gran cosa! El pánico nunca se desató.

Una filmación de una campaña del Gobierno de 1940 lo describe así: «Londres alza la cabeza, se sacude del pelo los escombros de la noche y hace balance de los daños sufridos. Londres ha sido herida durante la noche. Lo que distingue a un gran púgil en el ring es su capacidad de levantarse de la lona tras haber sido noqueado. Londres se levanta cada mañana».

Los hospitales psiquiátricos pasaron a ser de uso militar porque nadie los utilizaba. Algunas mujeres y niños fueron evacuados al campo cuando se iniciaron los bombardeos, pero la mayoría de los habitantes permanecieron en la ciudad. Y a medida que el Blitz proseguía y los ataques alemanes se

intensificaban, las autoridades británicas empezaron a observar, sorprendidas, que el rostro de quienes sufrían los bombardeos no solo expresaba valor, sino también algo cercano a la indiferencia.

Tiempo después, el Museo Imperial de la Guerra entrevistó a varios supervivientes del Blitz, entre ellos, una mujer llamada Elsie Elizabeth Foreman, que lo describió de este modo:

Nos acostumbramos a entrar en los refugios constantemente y después, cuando los bombardeos decayeron un poco, nos volvimos algo indiferentes; supongo que podríamos decirlo así. Y a veces nos quedábamos en la cama, pero seguíamos yendo a bailar. [Si] se producía un ataque aéreo y alguien quería irse, podía hacerlo, y eso. Y lo mismo en el cine, porque cuando íbamos al cine [...] acostumbrábamos a quedarnos sentados. No solíamos levantarnos, ni salir ni nada hasta que empezaron a bombardearnos dos veces al día, si no recuerdo mal. En realidad, la primera vez no nos bombardearon, solo rompieron cristales...

Una de mis hermanas llegó a casa y se puso a barrer los cristales que había en la puerta, porque todas las ventanas se habían roto. Pero solo los barrió hasta la acera. Mi hermana mayor salió. [...] Eso fue durante un ataque aéreo, antes de que terminara la alerta. Y se enzarzaron en una pelea tremenda porque mi hermana se había puesto los mejores zapatos de tacón de mi hermana mayor, muy difíciles de conseguir en aquellos tiempos, igual que las medias de seda [...]. Las bombas caían por todas partes y aquellas dos peleándose por un par de zapatos mientras barrían los cristales.

Resultó que la gente era mucho más dura y resistente de lo que nadie había esperado. Era fácil extraer la conclusión de que el hecho de bombardear un país día sí y día también no lograba que la gente atacada perdiese la fe y se rindiese. Tal vez lo único que se conseguía era que odiaran al enemigo un poco más. Los defensores del bombardeo de área describían con una palabra hábilmente engañosa el efecto de sus bombardeos: «desalojo». Como si se pudiese destruir una casa sin molestar a quienes se alojaban en ella. Pero si una casa desaparece, ¿acaso no provoca eso que sus ocupantes dependan más del Gobierno, no que se inclinen a volverse contra él?

La historiadora Tami Biddle traza una panorámica más amplia sobre el bombardeo de área: «Creo que lo hemos visto una y otra vez en la historia de los bombardeos. Comprobamos que el Estado, el Estado que es el objetivo — cuando hablamos de bombardeos coercitivos, de bombardeos coercitivos de

larga distancia—, encuentra los medios para asimilar el castigo si realmente está decidido a hacerlo».

Cuando le preguntaron a Sylvia Joan Clark, superviviente del Blitz, si alguna vez creyó que los alemanes podrían ganar la guerra, ella respondió:

No. Nunca lo pensé. Me siento muy orgullosa de ser inglesa y estaba convencida de que nunca nos ganarían. Nunca. Sentía en mi corazón que, si trabajaba y ayudaba a todo el mundo, finalmente lo conseguiríamos. [...] Solía decírselo a la gente. No servía de nada venirse abajo. Tenía casa. Tenía a mi madre. Tenía a mi padre, pero los había perdido [a todos], aun así, me hice el firme propósito de que nada me desanimara. Iba a sobrevivir y a trabajar duro y con orgullo para que Inglaterra volviese a ser Inglaterra.

Cuando hicieron recuento de los daños, los británicos concluyeron que habían muerto más de 43.000 personas, y habían resultado heridas decenas de miles. Más de un millón de edificios habían sido dañados o destruidos. ¡Y no había funcionado! No en Londres ni con los londinenses. No les tocaron la moral. Y, a pesar de esa lección, dos años después, la RAF proponía hacer exactamente lo mismo con los alemanes.

Ira Eaker dijo que, mientras colaboraron, el mariscal Harris y él debatían sobre el tema, aunque supongo que sería más adecuado hablar de «discusiones». Conversaban hasta altas horas de la noche y, en una ocasión, Eaker se volvió hacia Harris y le hizo una precisión: «Le pregunté a Harris si los bombardeos de Londres habían afectado a la moral de los británicos. Me dijo que les habían hecho trabajar más duro. Pero en el caso de los alemanes, sin embargo, creía que la reacción sería diferente porque estaban hechos de una pasta distinta a la de los británicos».

Para Eaker y el resto del Clan de los Bombarderos, la postura británica no tenía sentido. Y tiempo después llegaron a entender por qué. Los británicos contaban con su propia versión del Clan de los Bombarderos, con el mismo dogmático punto de vista sobre cómo debía utilizarse la Fuerza Aérea. De hecho, las palabras «clan» o «mafia» no son las más adecuadas; sería mejor hablar de un solo mafioso del bombardeo. Un padrino. Y se llamaba Frederick Lindemann.

En las décadas posteriores a la Segunda Guerra Mundial, los académicos de ambos bandos intentaron sacar algo en limpio de lo que la guerra había significado. Entre ellos se encontraba un conocido científico británico llamado C. P. Snow. Snow había trabajado para el Gobierno británico durante la guerra. Era catedrático en Cambridge, un exitoso novelista y amigo de todo aquel que tuviese un nombre en la élite intelectual británica. En 1960 fue a la Universidad de Harvard a dar una conferencia, gran parte de la cual estuvo dedicada a la historia de Frederick Lindemann.^[5] Snow creía que Lindemann había desempeñado un papel enormemente subestimado en el modo en que los británicos habían decidido utilizar su Fuerza Aérea. Quien quiera entender el confuso posicionamiento de los británicos respecto a los bombardeos, dijo Snow, tiene que entender a Lindemann.

En la conferencia en Harvard, Snow lo expuso de la siguiente manera:

Lindemann era, sin duda, un hombre asombroso y muy extraño. Era, como persona, un peso pesado [...].

Lindemann era más bien poco inglés. Siempre pensé que, si lo hubiese conocido en la mediana edad, habría pensado que era una especie de hombre de negocios europeo, de esos que puedes encontrarte en los hoteles más caros de Italia [...].

Quiero decir que podría haber sido de Düsseldorf. Sus rasgos eran duros, su cara pálida, siempre vestido de un modo muy formal. Hablaba alemán al menos tan bien como el inglés, y, de hecho, su inglés tenía un ligero acento alemán; si es que llegabas a oírlo hablar, porque siempre mascullaba de un modo extraordinariamente limitado.

Frederick Lindemann —más tarde conocido como lord Cherwell— nació en Alemania en 1886. Su padre era un acaudalado ingeniero alemán; y su madre, una heredera estadounidense. Lindemann era físico y obtuvo su doctorado en Berlín justo antes de que se iniciase la Primera Guerra Mundial, en una época en que Alemania era el centro del mundo de la física. Sus colegas comparaban su mente con la de Isaac Newton. Tenía una extraordinaria buena memoria para los números: de pequeño, Frederick leía los periódicos y podía recitar montones de estadísticas de memoria. Era capaz de vencer a cualquiera en una discusión. También pasó bastante tiempo con Albert Einstein. En una ocasión, durante una cena, Einstein habló de una proposición matemática que nunca había logrado demostrar. Al día siguiente, Lindemann, de pasada, comentó que había encontrado la respuesta; se le había ocurrido en la bañera.

Todo el mundo hablaba de Lindemann. Y, para un escritor como Snow, el chismorreó resultaba irresistible.

Sus pasiones eran más grandes que la vida [...]. Me recordaban a la monomanía desorbitada que aparece en las novelas de Balzac. Se había convertido en un maravilloso personaje balzaquiano. Y, me dije, es uno de esos personajes ante los cuales un novelista se frota las manos.

No disfrutaba de ningún tipo de placer sensual. Era el más estricto de los vegetarianos. No solo era vegetariano, sino que comía exclusivamente una pequeña fracción de los alimentos propios de una dieta vegetariana. Vivía, esencialmente, de queso Port Salut, claras de huevo —al parecer, las yemas eran demasiado animales—, aceite de oliva y arroz.

Lindemann era excéntrico y brillante, pero saltó a la fama sobre todo por ser el mejor amigo de Winston Churchill. Los dos hombres se conocieron en 1921 en una cena preparada por el duque y la duquesa de Westminster. Churchill era aristócrata, y Lindemann era realmente rico. Así que los dos se movían en los mismos círculos. Se cayeron bien. Respecto a Churchill, algunas de las cartas que le escribió a Lindemann son casi reverenciales.

El psicólogo Daniel Wegner acuñó un hermoso concepto llamado «memoria transactiva», que es la observación de que no solo almacenamos información en nuestra mente o en lugares específicos. También almacenamos recuerdos y conocimiento en la mente de las personas a las que amamos. No es necesario recordar la relación emocional que teníamos con nuestra maestra porque sabemos que lo hará nuestra esposa; no es necesario recordar cómo funciona el mando a distancia porque lo hará nuestra hija. Esto es la memoria transactiva. Algunos pequeños pedazos de nosotros mismos residen en la mente de otras personas. Wegner insistía en una desgarradora idea acerca de lo que uno de los miembros de una pareja dice cuando el otro muere: que una parte suya ha muerto con el otro. Eso, afirmaba Wegner, es una verdad literal. Cuando tu pareja muere, todo lo que has almacenado en el cerebro de esa persona muere con ella.

La personalidad de Churchill es importante en este sentido. Era un hombre que pensaba a lo grande. Un visionario. Comprendía de forma profunda e intuitiva la psicología y la historia humanas. Pero tenía que luchar contra la depresión. Sufría cambios de humor. Era impulsivo, apostaba. No se le daban bien los números. A lo largo de su vida perdió grandes cantidades de dinero en inversiones sin pies ni cabeza. En 1935, durante un solo año, gastó

lo que hoy en día serían unos 53.000 euros en alcohol. Al mes de convertirse en primer ministro, se arruinó.

Un hombre con escaso sentido común, sin habilidad alguna para los números, incapaz de poner orden en su vida. ¿Y de quién se hizo íntimo amigo? De alguien disciplinado, estricto hasta casi el fanatismo. Alguien que comía las tres mismas cosas en todas las comidas, todos los días. Alguien que se sentía tan a gusto en el mundo de los números que, de pequeño, leía diferentes periódicos y recitaba montones de estadísticas de memoria.

Churchill almacenó todo el pensamiento relativo al mundo cuantitativo en el cerebro de Lindemann. Y cuando se convirtió en primer ministro, en 1940, poco después de iniciada la guerra, se llevó a Lindemann con él. Lindemann trabajó en el gabinete de Churchill como una especie de guardia de la mente de Churchill. Iba a conferencias con Churchill. Cenaba con él. Lindemann nunca bebía a menos que comiese con Churchill, que era un tremendo bebedor. Entonces, sí bebía. Iba a la casa de campo de Churchill los fines de semana. La gente los veía sentados a las tres de la madrugada junto a la chimenea, leyendo juntos el periódico.

Según Snow, «Era una amistad verdadera y profunda y ambos hombres pagaron un precio por ella. Cuando Lindemann no era del agrado de algún otro miembro del círculo cercano a Churchill, este ignoraba el asunto. Intentaron librarse de Lindemann, pero Churchill no lo permitió».

Uno de los temas en los que Lindemann se mostraba más persuasivo con Churchill era el de los bombardeos. Lindemann creía firmemente en la idea de que el método más seguro para acabar con la fuerza de voluntad del enemigo era bombardear sus ciudades de manera indiscriminada. Ahora bien, ¿disponía Lindemann de alguna prueba que respaldase tal idea? No. De hecho, esa fue la cuestión principal de la conferencia de C.P. Snow: demostrar que ese hombre de ciencia, ese brillante intelectual, manipuló y distorsionó los hechos para reforzar su punto de vista:

Nunca nadie se había parado a pensar cómo había que utilizar realmente los bombardeos. No era más que un acto de fe; ese era uno de los modos de librar una guerra. Y yo creo que es justo señalar que Lindemann estaba, con su habitual vehemencia extrema, tan comprometido con esa clase de fe como cualquier hombre inglés. A principios de 1942 estaba decidido a pasar a la acción.

En Estados Unidos, en la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo, el Clan de los Bombarderos soñaba con un mundo en el que las bombas serían usadas con una deslumbrante precisión. Lindemann se interpuso en su camino apostando por la vía opuesta, y la única explicación de esta actitud que Snow pudo encontrar fue de carácter personal. Lindemann era un sádico. Le resultaba satisfactorio reducir las ciudades enemigas a escombros: «A su alrededor flotaba una suerte de ambiente de indefinible malestar. Tenías la sensación de que ni él mismo acababa de entender su propia vida y de que no se le daba bien lidiar con las cosas importantes. Era venenoso; hablaba con rudeza; tenía un malicioso y sádico sentido del humor, pero en cualquier caso te parecía que, por algún motivo, estaba perdido».

Uno de los biógrafos de Lindemann escribió esto sobre él: «No habría dudado en esgrimir un argumento que él supiese erróneo si con ello hubiese podido callar a alguno de sus oponentes profesionales».

Y esto es lo que un amigo dijo de él: «Era incapaz de sentir empatía por cualquier persona que no tuviese una relación personal con él». Una vez le pidieron a Lindemann que definiera la moralidad y respondió lo siguiente: «Defino una acción moral como aquella que me da ventaja sobre mis amigos».

Bien, así estaban las cosas. «Defino la acción del bombardeo moral como aquella que me da ventaja sobre mi amigo Winston Churchill». Por eso Lindemann redactó para Churchill uno de sus famosos memorandos. Así describió Snow ese documento:

Era un texto que daba a entender que todos los recursos de Inglaterra deberían utilizarse para construir bombarderos, entrenar a las tripulaciones de los mismos, y utilizar dichos bombarderos y sus tripulaciones para bombardear las casas de la clase trabajadora alemana. Describía en términos cuantitativos el resultado de una ofensiva con bombarderos [...]. Según su cálculo, si se dedicaban todos los recursos, se podrían destruir la mitad de las casas de la clase trabajadora en todas las grandes ciudades alemanas. Eso supone el 50 por ciento de las [...] ciudades con una población superior a cincuenta mil habitantes en un periodo de dieciocho meses. El 50 por ciento de las casas, según Lindemann, dejarían de existir.

Así que Lindemann convenció a Churchill. Y Churchill designó a Arthur Harris —el hombre en cuya casa estuvo viviendo Ira Eaker cuando llegó a

Inglaterra— comandante de los bombarderos británicos. Arthur Harris era un psicópata. Sus propios hombres lo llamaban el Carnicero Harris.

En una de sus primeras declaraciones importantes tras asumir el cargo, Harris citó a Oseas, tal vez el más sombrío profeta del Antiguo Testamento: «Los nazis iniciaron esta guerra dejándose llevar por la infantil alucinación de que iban a bombardear a todo el mundo y nadie los bombardearía a ellos [...]. Sembraron vientos y ahora van a recoger tempestades».

Poco después de hacerse con el mando de las operaciones de bombardeo británicas, Harris lanzó un ataque masivo sobre la ciudad de Colonia. Bombardeos nocturnos porque, como es lógico, no tenían particular necesidad de ver sus objetivos, ¿no es cierto? Harris envió a Alemania mil bombarderos que lanzaron sus bombas por todas partes. Al final, la campaña de la RAF arrasó el 90 por ciento del centro de Colonia, 240 hectáreas en total. Destruyeron más de tres mil edificios.

En una ocasión, durante la guerra —según cuentan—, Harris fue detenido por exceso de velocidad. El agente de policía le dijo: «Señor, va demasiado deprisa; podría matar a alguien». Harris respondió: «Ahora que lo dice, mi trabajo consiste en matar a gente: alemanes».

Tiempo después, en 1977, Harris fue entrevistado por el Servicio de Noticias de las Fuerzas Británicas. Había tenido más de treinta años para pensar en sus actos.^[6] Pero cuando habló sobre una de sus más infames misiones, en la que sus bombarderos redujeron a escombros la ciudad de Dresde, no mostró el más mínimo remordimiento:

Bueno, está claro que la gente suele decir: «Oh, pobre Dresde, aquella encantadora ciudad. Dedicada por completo a fabricar hermosas pastorcillas de porcelana con faldas de volantes». Pero lo cierto es que se trataba del último centro de Gobierno viable de Alemania. Y también era prácticamente la última vía de norte a sur por la que podían moverse las reservas alemanas ante el avance del Ejército ruso y del nuestro.

Aparentemente con la intención de evitar el movimiento de tropas vía Dresde, Harris y sus bombarderos arrasaron 650 hectáreas del núcleo de la ciudad y mataron a 35.000 civiles en tres días. Cuando le preguntaron por qué se centró en los civiles en lugar de en instalaciones militares, Harris no se arredró:

Nuestro objetivo principal no era la población civil. Nos concentramos en la producción de todo lo que hacía posible que el Ejército alemán siguiese

luchando. Esa era la idea de la ofensiva. Incluida, como ya he dicho, la destrucción de las instalaciones para fabricar submarinos y las fábricas de armamento por toda Alemania, así como la gente que trabajaba en ellas. Para mí, todos eran soldados en activo. Las personas que trabajaban fabricando munición tenían que entender que se las tratara como soldados en activo. De no ser así, ¿dónde tendríamos que trazar la línea?

«Para mí, todos eran soldados en activo». Niños. Madres. Ancianos. Las enfermeras de los hospitales. Los curas en las iglesias. Cuando alguien da el salto y afirma que ya no va a apuntar a algo en concreto, cruza una línea. Por eso tiene que convencerse a sí mismo de que no existe diferencia alguna entre un soldado y un niño o una madre o una enfermera de un hospital.

El principal argumento del Clan de los Bombarderos, su única razón de existir era que no querían cruzar esa línea. No solo proponían una explicación tecnológica. También proponían una explicación moral sobre cómo hacer la guerra. El atributo más significativo de Carl Norden, el padrino del bombardeo de precisión, no es que fuese un brillante ingeniero o un excéntrico irredento. Es que se trataba de un devoto cristiano.

El historiador Stephen McFarland lo planteó así:

Uno podría preguntarse, si creía que trabajaba por el bien de la humanidad, por qué inventó una mira telescópica que ayudaba a lanzar bombas. La respuesta es que estaba convencido de que contribuyendo a mejorar la precisión de los bombardeos podía salvar vidas.

Realmente creyó en lo que le dijeron el Ejército y la Armada. Le dijeron que iban a destruir máquinas de guerra, no a matar a personas. No harían las cosas como en la Primera Guerra Mundial, en la que murieron millones de soldados. No intentarían asesinar a millones de civiles. Solo tratarían de destruir fábricas y maquinaria de guerra. Y él se apuntó a eso. Formaba parte de su filosofía de vida, de su cristianismo.

Así que, para el general Ira Eaker, ese viaje a medianoche a Casablanca para salvar la opción del bombardeo de precisión fue el acto con mayores consecuencias morales de su vida. Y cuando regresó a su base aérea en Inglaterra, dijo: «Necesitamos un nuevo plan para la guerra en Europa, un plan que les demuestre a los británicos que hay una forma más adecuada de librar la guerra aérea». ¿Y a quién escogió para trazar ese plan? A Haywood Hansell, ahora general Hansell, uno de los jóvenes más brillantes de la Fuerza

Aérea de Estados Unidos. El mismo Hansell que tiempo después sería reemplazado sin previo aviso por Curtis LeMay en la isla de Guam.

CAPÍTULO CUATRO

«EL MÁS CONVENCIDO DE LOS CREYENTES»

1

Haywood Hansell provenía de una aristocrática familia militar del Sur. El padre de su tatarabuelo, John W. Hansell, luchó en la Revolución americana. Su tatarabuelo, William Young Hansell, fue oficial del ejército en la guerra de 1812. Su bisabuelo fue general del Ejército Confederado; su abuelo, oficial confederado. Y su padre, que había sido cirujano en el ejército, cenaba vestido de lino blanco y con un sombrero panamá. A Haywood le gustaba llevar un bastón, como los oficiales del Ejército británico. Todo el mundo lo llamaba Possum, su apodo desde la infancia.

Hansell era flaco y bajito, un habilidoso bailarín, poeta y aficionado a las operetas de Gilbert y Sullivan. Su libro favorito era el *Quijote*. Para él, lo primero era volar; lo segundo, el polo, y, en tercer lugar, a cierta distancia, estaba la familia. En una ocasión, al principio de su matrimonio, según cuentan, oyó llorar a un bebé y se volvió hacia su esposa. «Por amor de Dios, ¿qué es eso?». «Es tu hijo», le dijo ella. En su última misión como piloto, un bombardeo sobre Bélgica, Hansell entretuvo a su exhausta tripulación con una interpretación del popular tema de music-hall «The Man on the Flying Trapeze». Tal como habría dicho C. P. Snow, Hansell era uno de esos personajes ante los cuales un novelista se frotaría las manos.

En tiempo de guerra, las unidades de combate están obligadas a informar a la prensa de sus logros, así los ciudadanos pueden enterarse de los progresos de la contienda. Sin embargo, las notas de prensa militares suelen estar tan plagadas de eufemismos, manipulaciones y exagerados adornos de la realidad que si las echásemos al agua se hundirían inmediatamente hasta el fondo. Veamos, en cambio, una nota de prensa entregada en diciembre de 1944, enviada personalmente por Hansell desde su cuartel de Guam. Escribió: «No

hemos lanzado todas nuestras bombas exactamente donde queríamos lanzarlas y, por lo tanto, no podemos estar satisfechos con lo que hemos hecho hasta el momento. Todavía estamos en una fase experimental inicial. Tenemos mucho que aprender y muchos problemas técnicos y operativos que solucionar».

«Tenemos mucho que aprender». Así era Hansell: inquebrantablemente honesto, un tanto ingenuo, pero en esencia un romántico, con todo lo que ello podía implicar. En una ocasión, mientras estaba destinado en Langley Field, Virginia, se cruzó con una joven en el vestíbulo de un hotel; era la señorita Dorothy Rogers, de Waco, Texas. Hansell llevó de inmediato a la mujer con la que había salido a su casa, regresó al hotel y se autoinvitó a cenar con la joven y su tía. A Dorothy Rogers, Hansell le pareció agotador. A él, ella le pareció encantadora. Dorothy regresó a Texas. Él le escribió todos los días durante casi un año. Ella respondió dos, tal vez tres, de sus cartas. Se casaron en 1932.

Resulta perfectamente comprensible que el libro favorito de Hansell fuese el *Quijote*. Don Quijote es aquel galante caballero que se distinguía por su incesante y valiente cruzada para revivir la caballería. A don Quijote lo vencieron unos molinos de viento, sufrió continuas privaciones, luchó contra enemigos imaginarios. Don Quijote le habría escrito cientos de cartas a una mujer a la que apenas conocía, a pesar de su aparente rechazo. Con todo, don Quijote es una preferencia bien curiosa en un militar de carrera, ¿no es cierto? El personaje se aferra a un ideal, pero ese ideal no llega a realizarse nunca. Se basa en una ilusión. Cree esforzarse para hacer del mundo un lugar mejor, pero no lo logra. Tomemos este pasaje de *Don Quijote*, que Haywood Hansell, en sus largos años de retiro después de la humillación de Guam, perfectamente podría haber leído, asintiendo al reconocerse a él mismo:

En resolución, [don Quijote] se enfrascó tanto en su lectura, que se le pasaban las noches leyendo de claro en claro, y los días de turbio en turbio; y así, del poco dormir y del mucho leer se le secó el cerebro; de manera que vino a perder el juicio. Llenósele la fantasía de todo aquello que leía en los libros, así de encantamiento como de pendencias, batallas, desafíos, heridas, requiebros, amores, tormentas y disparates imposibles; y asentósele de tal modo en la imaginación que era verdad toda aquella máquina de aquellas soñadas invenciones que leía, que para él no había otra historia más cierta en el mundo.

Estas palabras dicen bastante de quién era Haywood Hansell.

En 1931, como joven teniente del ejército, Hansell fue destinado a Maxwell Field. Lo nombraron instructor de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo en 1935, y pronto se distinguió como una de las mentes más agudas de la escuela. Cuando Ira Eaker buscaba a alguien para defender el argumento de los bombardeos desde gran altitud a plena luz del día frente al escepticismo de los británicos, no dudó quién sería el elegido. Era un trabajo para Haywood Hansell, el más convencido de los creyentes.

2

En una conferencia que impartió en 1967, Hansell describió el primer problema que tuvo que afrontar: «La propia selección de objetivos ya era un asunto complicado, costaba calibrar los efectos de la destrucción de una fábrica en particular en la capacidad bélica de Alemania».

Hansell tenía que dar con un objetivo que los bombarderos estadounidenses en Inglaterra pudiesen encontrar y destruir con facilidad. Algo tan importante para los esfuerzos bélicos nazis que hiciera sufrir a los alemanes en caso de perderlo. Y debía ser algo muy específico. No habría tenido ningún sentido fijar como objetivo, por ejemplo, algún puente de ferrocarril sobre el Rin, la vía fluvial más importante de Alemania. En el Rin había docenas y docenas de puentes ferroviarios, repartidos a lo largo de centenares de kilómetros. Intentar destruirlos todos habría supuesto una pesadilla logística.

Hansell había oído hablar de lo que ocurrió tras el bombardeo alemán de la fábrica de motores para aviones de Rolls-Royce, en la ciudad inglesa de Coventry. El ataque solo logró un éxito parcial, pero voló las claraboyas de la fábrica y el interior quedó expuesto a los elementos. Hansell lo describió así: «Si llovía, miles de bandejas de rodamientos se oxidarían y no podrían utilizarse. La producción de motores quedó paralizada en el momento en que más se necesitaban. Quedó bastante claro que la maquinaria con rodamientos era extremadamente dependiente de la industria que fabricaba bolas de rodamiento».

Hansell se preguntó si las bolas de rodamiento podrían ser el talón de Aquiles de Alemania.

¿Por qué las bolas de rodamiento en concreto? Porque son el corazón de cualquier aparato mecánico. Pequeñas bolas de metal cubiertas de grasa e

incrustadas en un anillo de acero. Dentro del eje de una bicicleta, por ejemplo, hay una docena de bolas de rodamiento que funcionan como pequeños rodillos de acero y permiten que el manillar de la bicicleta gire. Una buena bicicleta de carretera puede costar miles de euros y contener piezas extraordinariamente sofisticadas propias de la era espacial, pero sin los dos o tres euros que cuestan las bolas de rodamiento de 6 milímetros de diámetro, la bicicleta no funciona. No se mueve. Lo mismo puede decirse del motor de un coche. O de cualquier objeto mecánico que tenga alguna parte rotatoria.

Las bolas de rodamiento eran un asunto muy importante para Carl Norden cuando estaba construyendo su primer prototipo. La mira de bombardeo era un ordenador mecánico formado por docenas de partes móviles, cada una de las cuales rotaba con precisión hasta llegar a la posición correcta para que los cálculos de la mira fueran precisos. Así, si el ordenador llevaba bolas de rodamiento de tamaños diferentes o que no eran lo bastante lisas, la mira de bombardeo no valía para nada.

El historiador Stephen McFarland me comentó hasta qué punto cuidaba esta cuestión Norden: «Le pagó a una decena de personas para que se pasasen un día —o dos o tres— puliendo las bolas de rodamiento. Tenían que medirlas cada veinte segundos para asegurarse de que eran absolutamente redondas».

El problema, me dijo McFarland, surgió cuando empezó la guerra porque tuvo que construir, de repente, miles de miras de bombardeo. Lo cual quería decir que no se podrían pulir a mano las bolas de rodamiento.

Así que Barth, su socio, el encargado de la producción, sugirió una idea muy interesante. Iría a una fábrica y les pediría lo siguiente: «Quiero que fabriquéis cientos de miles de bolas de rodamiento». Después pagaría a gente para que midiesen las bolas. Y cuando encontraran una bola perfecta o que cumpliese con las expectativas, esa sería la que iría dentro de la mira de bombardeo. Y posiblemente tuvieron que probar cincuenta, sesenta o cien bolas más y tirarlas, porque les resultaba mucho más barato hacerlo así.

Las bolas de rodamiento son cruciales para todo tipo de asuntos en la guerra moderna. ¿Dónde estaba ubicada la industria de bolas de rodamiento de Alemania? Resultó que prácticamente toda estaba concentrada en una localidad medieval de Baviera llamada Schweinfurt. Cinco fábricas independientes, operativas durante las veinticuatro horas del día y con miles

de empleados, suministraban a la maquinaria de guerra alemana millones de bolas de rodamiento al mes.

Schweinfurt era una fantasía para el Clan de los Bombarderos. Tami Biddle lo explica así:

Destruir ese objetivo podría suponer echar por tierra la economía de guerra alemana al completo. Eso era lo que Estados Unidos andaba buscando, por eso creían que las bolas de rodamiento podían ser el objetivo adecuado.

Era como sacar la carta clave de un castillo de naipes y ver cómo se desmoronaba, o tirar del hilo de una telaraña y desenredarla toda. Eso era lo que los estadounidenses creían que iban a hacer. Sí, algo muy ambicioso. Se apoyaban en supuestos que no estaban demostrados; era una cuestión de esperanza.

Los estrategas de la Fuerza Aérea del Ejército diseñaron uno de los planes más ingeniosos de la guerra: un ataque en dos partes. En el acto principal participarían 230 bombarderos B-17, enviados contra las fábricas de bolas de rodamiento de Schweinfurt.

Sin embargo, para causar el mayor daño posible tenía que haber una distracción. Justo antes de que los B-17 despegasen hacia Schweinfurt, otra flota de B-17 despegaría rumbo a Ratisbona, una pequeña ciudad al sudeste de Schweinfurt. Los alemanes enviarían allí sus cazas Messerschmitt. La idea era que el ataque a Ratisbona llamase la atención de las defensas alemanas — las mantuviese ocupadas, distraídas—, despejando de ese modo el camino para el grupo de bombarderos que iría a Schweinfurt. Los bombarderos de Ratisbona serían el cebo.

¿Y quién fue el encargado de comandar ese segundo y traicionero grupo en el plan de Schweinfurt? El mejor comandante de combate que pudieron encontrar: un joven coronel de la Fuerza Aérea del Ejército llamado Curtis Emerson LeMay.

3

Curtis LeMay se había criado en un barrio pobre de Columbus, Ohio; era el mayor de una familia numerosa que pasaba apuros económicos. Estudió en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Estatal de Ohio por su cuenta,

trabajando en el turno de noche de una fundición. Se alistó en el Ejército al acabar la universidad y su carrera en el Cuerpo Aéreo fue meteórica. Capitán a los treinta y tres años, después mayor, coronel y general de brigada. A los treinta y siete años ya era teniente general.

LeMay era un bulldog. Tenía una enorme cabeza cuadrada, con el pelo triunfalmente dividido casi justo por la mitad. Era un brillante jugador de póquer. Muy buen tirador. Su mente funcionaba en una única dirección: hacia delante, nunca hacia los lados. Era una persona racional e imperturbable, incapaz de dudar de sí mismo.

Veamos la transcripción de una entrevista de 1943. LeMay estaba en Inglaterra, al frente del Grupo 305 de Bombarderos. Acababa de aterrizar tras conducir a sus hombres en un bombardeo.

PREGUNTA: Coronel LeMay, ¿cómo ha ido la salida de hoy?

LEMAY: Bien, bastante bien, pero ha sido un tanto aburrida en comparación con otras que hemos hecho. No nos topamos con cazas enemigos y el fuego antiaéreo era escaso y muy poco preciso.

Un equipo de filmación había ido a entrevistar a ese aviador después de la misión. El resto de los hombres reían nerviosos. ¡Un equipo de filmación! Una oportunidad para destacar. LeMay —bajo, de pecho ancho, beligerante— miraba inexpresivo a la cámara. ¿Qué tal la incursión en territorio enemigo?

PREGUNTA: Esa formación de la que nos habló anoche... ¿se han ajustado a lo que tenían previsto, entonces?

LEMAY: Sí, volamos en la misma formación que planeamos anoche.

PREGUNTA: ¿Qué tal su bombardero, ha operado de forma adecuada?

LEMAY: Absolutamente, como siempre. [Risas]

PREGUNTA: El mayor Preston, que está aquí..., ¿cumplió con su deber como cabía esperar?

LEMAY: Sí, ha estado al pie del cañón, como siempre.

LeMay hablaba sin darle inflexión alguna a su voz. Sin esforzarse. Es fácil suponer que el coronel LeMay no les había cantado a sus hombres «The Man on the Flying Trapeze».

PREGUNTA: Y respecto al resto de los hombres... ¿han hecho lo que debían?

LEMAY: La tripulación ha estado a la altura.

PREGUNTA: En otras palabras, no tiene queja ninguna.

LEMAY: Ni una sola queja.

«Ni una sola queja». Curtis LeMay no era de los que se quejan, por lo menos ante un desconocido. Si el equipo de filmación hubiese entrevistado a Haywood Hansell, este se habría mostrado elocuente, habría soltado un par de

observaciones inteligentes de su propia cosecha y después habría invitado a todo el mundo a tomar una copa en el cuartel de oficiales. Hansell era lo contrario que LeMay.

Cuando estaba en Maxwell Field, antes de la guerra, Hansell formaba parte de un grupo de pilotos temerarios liderados por el as de la aviación Claire Chennault. Ejecutaban maniobras extremadamente peligrosas en aviones que no habían sido diseñados para esa clase de aventuras. Como el mismo Hansell admitiría después, fue un milagro que sobreviviera. Pero era de los que se apuntaban. Encajaba con su estilo romántico. ¿Y LeMay? Era justo lo opuesto a un romántico.

A Russell Dougherty, un general de la Fuerza Aérea amigo de LeMay, le encantaba contar una anécdota relativa a cuando, en una época muy posterior, a LeMay lo informaron sobre un nuevo aeroplano llamado FB-111:

Las sesiones informativas duraron unos dos días y medio [...]. Finalmente, las dieron por terminadas y LeMay no había abierto la boca en todo el rato. Se quedó allí sentado [...]. Cuando acabaron, el general LeMay dijo: «¿Eso es todo?». «¡Sí, señor! Eso es todo». Y él se puso en pie y dijo: «No es lo bastante grande» y se marchó. Ese fue su único comentario.

Dos días y medio de sesiones informativas ninguneados con cinco palabras.

En otoño de 1942, LeMay llegó a Gran Bretaña con la 8.^a Fuerza Aérea. Dirigía un escuadrón de bombarderos B-17 destacados en Chelveston. Dejó huella inmediatamente.

Un ejemplo: cuando se adentraban con una flota de B-17 en territorio enemigo para llevar a cabo bombardeos de precisión desde 6000 metros de altitud, ¿cómo se protegían de los cazas de combate enemigos? Los bombarderos disponían de armamento y carrocería blindada, pero cuando empezaron los disparos no tardó en resultar obvio que no era suficiente protección. Así que LeMay ideó la denominada «formación de caja de combate», una forma de volar juntos un grupo de bombarderos con el fin de poder defenderse más fácilmente de los ataques enemigos. Fue una idea que la 8.^a Fuerza Aérea adoptó con rapidez. Entonces LeMay centró su atención en un problema aún mayor: sus pilotos.

Tal como LeMay comentó en una entrevista mucho después de su jubilación, «Una de las cosas que resultaban evidentes era que los bombardeos no eran muy buenos».

Los bombarderos tenían cámaras para tomar fotografías, llamadas «fotografías de impacto», del área en la que caían las bombas. Y cuando LeMay estudiaba las fotografías de impacto una vez que los equipos volvían a la base, podía comprobar que las bombas caían en cualquier parte menos en el objetivo. «No solo no destruíamos los objetivos, sino que carecíamos de cualquier registro de dónde caían la mayoría de las bombas. Tomaban fotos de impacto, claro, pero era imposible localizar la mitad de las bombas que lanzábamos sobre el continente».

El problema era que los pilotos no volaban directamente hacia los objetivos. Creían que eso los haría vulnerables al fuego antiaéreo, porque los artilleros enemigos en tierra solo tendrían que calcular la velocidad de los aviones y su altitud y apuntar en consecuencia. Así que los pilotos adoptaban tácticas evasivas, sin volar derechos hacia el objetivo hasta los últimos segundos del viaje de bombardeo. Por eso las bombas no caían en su sitio. ¿Cómo iba el bombardero a poder utilizar adecuadamente la mira de bombardeo si el avión solo se alineaba con el objetivo en el último momento?

LeMay añadió: «Había que hacer algo para dar la oportunidad a los bombarderos de alcanzar el objetivo. Era preciso un vuelo más largo para que tuvieran tiempo de nivelar la mira».

LeMay solo vio una solución. Los pilotos tenían que abandonar las tácticas evasivas. Tenían que volar directos al objetivo. Eso iba totalmente en contra de las enseñanzas recibidas. «Todas las personas con las que hablé que habían estado en combate opinaban que, de hacer eso, la artillería antiaérea los alcanzaría», dijo.

Pero eso no eran más que opiniones. LeMay era un empirista. Retomó el tema, estudió sus viejos manuales de artillería e hizo unos cuantos cálculos. ¿Cuántos disparos de artillería antiaérea se requerían para abatir un bombardero B-17? «Requerían, creo, 377 disparos para alcanzarlo. No me parecía una mala estadística», recordaba.

La artillería antiaérea tenía que disparar 377 veces si pretendía abatir un bombardero B-17 volando directo al objetivo. Esta cantidad de disparos es mucha munición, con que volar directos suponía un riesgo, si bien no un riesgo disparatado.

Así que LeMay dijo: «Intentémoslo. Volemos directos. Una aproximación de siete minutos, directa y estable». Y por si parecía un suicidio —que era lo que pensaban todos los pilotos—, añadió: «Voy a ser el primero en intentarlo». En 1942, en un bombardeo sobre Saint-Nazaire, en Francia, LeMay mostró el camino. Prescindió de las tácticas evasivas. ¿Y qué ocurrió?

El grupo alcanzó con sus bombas el doble de objetivos que cualquier otro grupo anterior. Y no perdieron ni uno de los bombarderos.

Robert McNamara, que se convertiría en secretario de Defensa años después, durante la guerra de Vietnam, realizaba los análisis de la Fuerza Aérea del Ejército durante la Segunda Guerra Mundial. En el brillante documental de Errol Morris *The Fog of War*, McNamara describe a LeMay después de ver cuántos pilotos se echaban atrás:

Fue el mejor comandante de combate con el que me topé en todas las ramas militares durante la guerra. Pero era extraordinariamente beligerante, para algunos despiadado. Daba órdenes. Decía: «Voy a ir en el primer avión en todas las misiones. Los aviones que despeguen irán directos al objetivo, o la tripulación será sometida a consejo de guerra». Bueno, así era como comandante.

El Clan de los Bombarderos estaba formado por teóricos, intelectuales que concibieron sus grandes planes años antes de que estallase la guerra, en un lugar tan seguro como Montgomery, Alabama. Curtis LeMay, en cambio, era uno de los que imaginaban cómo materializar esas teorías.

Hablando de la misión de bombardeo que puso fin a las tácticas evasivas, LeMay reconoció: «Tengo que admitir cierto desasosiego por mi parte y por parte también de otras personas en la manera de comportarnos durante el primer bombardeo directo, pero funcionó».

«Tengo que admitir cierto desasosiego», dijo. ¡Y ya está!

4

Una historia más de LeMay, porque si la gente está fascinada —de acuerdo, si yo estoy fascinado— con él, no se debe a que fuese un extraordinario comandante de combate. Hubo muchos de estos en la Segunda Guerra Mundial. La fascinación surge de las insondables profundidades de su personalidad, de la sensación de que no se ceñía a los límites que condicionan a la gente normal, lo cual, por una parte, era estimulante, porque significa que LeMay podía conseguir cosas que otros no podían ni imaginar. Sin embargo, al mismo tiempo, su actitud daba que pensar. Basta recordar la palabra que utilizó McNamara para describir a LeMay: «despiadado». Y no es que McNamara fuese, precisamente, una persona afectuosa y acogedora. Tiempo

después dirigiría los bombardeos en alfombra en Vietnam del Norte. Pero LeMay le dio que pensar.

La historia que desató las habladurías sobre LeMay en los círculos militares tuvo lugar en 1937, cuando la posibilidad de que estallase la guerra en Europa se convirtió en real. El Cuerpo Aéreo del Ejército quería poder practicar su técnica de bombardeo. Una práctica en el mundo real, aunque con bombas de mentira: artefactos de 22 kilos cargados con agua. LeMay comentaría esas maniobras años después: «Las fuerzas aéreas se habían esforzado para contribuir a la defensa del país desde que yo entré en ellas. Nadie nos prestaba mucha atención [...]. Queríamos realizar unas maniobras que consistieran en lanzar bombas sobre un buque de guerra. Encontrar el buque de guerra».

Para que funcionasen, el Cuerpo Aéreo del Ejército tenía que contar con el apoyo de la Armada. Que escondiera un buque de guerra en alta mar; que diera las coordenadas en el último minuto y retara a los bombarderos a que lo encontrasen. Esto fue bastante antes de los radares más sofisticados y los instrumentos de navegación. Para encontrar un buque de guerra, había que verlo con los propios ojos, después lanzar una bomba contra las estrechas cubiertas desde miles de metros de altitud; todo ello volando a cientos de kilómetros por hora.

La Armada no se mostró muy entusiasta al respecto.

«Finalmente aceptaron participar en las maniobras. Se llevarían a cabo en agosto, frente a la costa Oeste. Ahora bien, en agosto, en la costa Oeste no hay más que niebla durante miles de kilómetros en alta mar. Y estoy seguro de que escogieron esa época con toda la intención», dijo LeMay.

¿Cómo podían dar con un barco rodeado por miles de kilómetros de niebla? Por si esto fuera poco, la Armada cambió las reglas. Se había acordado que las maniobras duraran veinticuatro horas, desde el mediodía de la primera jornada hasta el mediodía de la siguiente. Pero los de la Armada no entregaron las coordenadas de su buque —el USS Utah— hasta bien entrada la primera tarde. Y las que dieron estaban mal. Tenían un error de cien kilómetros. Mil kilómetros de niebla. Instrucciones transmitidas con retraso. Direcciones falsas. Una aguja en un pajar seguramente habría sido más fácil de encontrar.

Diez minutos antes del mediodía —en el ultimísimo momento— LeMay encontró el buque y lanzó sus bombas. Obviamente, había encontrado el buque. A LeMay no se le resistía nada que se le metiera en la cabeza. Pero

eso no es lo importante de esta historia, sino qué sucedió justo antes de que lanzase las bombas.

En la Armada estaban convencidos de que no encontrarían el buque, así que no tomaron precauciones. Los marineros siguieron realizando su trabajo. Se suponía que en una práctica de bombardeo debían cubrirse. No lo hicieron.

¿Y qué hizo LeMay? Bombardeó el Utah igualmente, soltando una lluvia de bombas de agua de 22 kilos encima de las cabezas de los soldados.

«Todo el mundo buscaba las pasarelas y las escotillas bajo el agua. Hubo quien dijo que algunas personas lo pasaron un poco mal», recordaba LeMay.

En sus memorias, LeMay cuenta que oyó decir que habían muerto varios marinos durante las maniobras, y luego escribe: «Recuerdo que me fijé en la primera de las bombas, que cayó en la cubierta. Lanzó astillas de madera en todas direcciones. No había calculado que la madera se fragmentaría de ese modo».

Se encogió de hombros. Después de todo, su trabajo consistía en encontrar el buque. Y lo hizo. Además, estaba muy bien saber de primera mano qué ocurría físicamente cuando una bomba impactaba contra una cubierta de madera.

Conrad Crane, jefe de los servicios históricos del Centro de Educación y Herencia del Ejército de Estados Unidos en Carlisle Barracks, y antiguo director del Instituto de Historia del Ejército de Estados Unidos, considera a LeMay el mayor comandante aéreo de la historia:

Era un líder dinámico: compartía las dificultades que sufrían sus hombres. Era el mejor navegante que había tenido la Fuerza Aérea; un gran piloto; podía encargarse de cuestiones mecánicas. En su trabajo tenía conocimientos tanto técnicos como de liderazgo. Era el que, en última instancia, solucionaba los problemas de la Fuerza Aérea.

Pero era uno de esos tipos a los que, si les pides que arreglen un problema, es mejor no preguntarles cómo van a hacerlo.

Imaginemos, entonces, qué pensarían los del Clan de los Bombarderos en el verano de 1943. Aquellos hombres tenían que validar las teorías que habían formulado en la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo. Tenían que propinarle un golpe mortal a la maquinaria de guerra nazi. Tenían que demostrar que las bolas de rodamiento eran el cuello de botella fundamental de la infraestructura militar alemana. El ataque a Schweinfurt era su mejor oportunidad para evidenciar que su manera de entender la guerra aérea era

superior a la británica. ¿A quién se le encargó planear la misión? A Haywood Hansell, obviamente, el sumo sacerdote de Maxwell Field; uno de los mejores. Pero ¿a quién se escogió para dirigir la parte más difícil de la misión, el ataque ficticio a Ratisbona? En realidad, no tenían otra opción.

En una filmación titulada *The Air Force Story*, el narrador describe la escena: «Amanecer, 17 de agosto de 1943. Inglaterra [...]. El 8.º Escuadrón de Bombarderos preparó 376 aviones B-17 para atacar dos de los más importantes objetivos de su lista: las fábricas de rodamientos de Schweinfurt y las fábricas de Messerschmitt de Ratisbona, todas ellas en el centro de Alemania».

La historia de los aviadores se cuenta en primera persona:

Para cuando entregamos nuestras pertenencias, todo el mundo había entendido perfectamente que el proyecto de dos cabezas conllevaría una costosa y monumental batalla aérea. La mayoría de los hombres se dirigieron a sus sacerdotes, rabinos o pastores en templos de toda Inglaterra [...]. Ese día, nuestra doble misión requería que nos adentrásemos en Alemania mucho más que nunca. Y que desplegáramos el mayor bombardeo hasta la fecha.

CAPÍTULO CINCO

«EL GENERAL HANSELL ESTABA HORRORIZADO»

1

Las órdenes que se le entregaron a Curtis LeMay la víspera del ataque a Schweinfurt le indicaban que tenía que comandar una elaborada misión de distracción. Sería el primero en despegar, con la 4.^a Ala de Bombarderos, una flota de B-17. Se dirigirían a las fábricas de Messerschmitt en Ratisbona.

La idea era que el grupo de LeMay retuviese a los alemanes en la defensa de esas fábricas. Después seguirían su camino, atravesando los Alpes, hacia el norte de África, con la esperanza de arrastrar a los cazas alemanes lo más lejos posible del rincón de Baviera donde se encontraban las fábricas de bolas de rodamiento.

«Teníamos que atacar Ratisbona y salir por el paso de Brenner, y no debíamos atacar de salida. Nos iba a tocar vérnoslas con lo más potente de las fuerzas alemanas», recordaría tiempo después LeMay.

Mientras tanto, la fuerza de bombardeo real, la 1.^a Ala de Bombarderos, alcanzarían su objetivo.

LeMay lo explicó así: «Llegarían prácticamente sin problemas porque la Fuerza Aérea alemana estaría luchando con la [4.^a Ala de Bombarderos] [...] y después aterrizarían para recargar. Pero tendrían que combatir al entrar y al salir».

Muy en su estilo, mucho antes del día del ataque LeMay estaba preocupado por las condiciones meteorológicas. Iba a despegar desde una base situada en Inglaterra, la tierra de la niebla y la bruma. Así que, durante las semanas previas al ataque, sus equipos y él no dejaron de practicar despegues a ciegas, un día tras otro.

Como no podía ser de otro modo, la mañana de la misión, el 17 de agosto, había una niebla terrible. «Era asqueroso. De hecho, cuando salimos aquella

mañana tuvimos que utilizar linternas y luces para guiar a los aviones desde los hangares hasta el final de la pista», recordaba.

LeMay condujo a sus hombres hacia la oscuridad. En cuanto sobrevolaron la Francia ocupada, los cazas alemanes empezaron a surgir de detrás de las nubes y la 4.^a Ala de Bombarderos supo qué significaba volar de cabeza hacia el corazón de la defensa aérea germana.

Uno de los pilotos de LeMay, Beirne Lay, escribió un artículo para el *Saturday Evening Post* pocos meses después, en el que describía el ataque a Ratisbona. Resulta desgarrador.

Un brillante rectángulo de metal pasó por encima de nuestra ala derecha. Supe que se trataba de una compuerta exterior. Segundos después, un bulto oscuro se precipitó por entre la formación, esquivando varias hélices por poco. Era un hombre, con las rodillas apretadas contra la cabeza, contorsionándose como un clavadista haciendo un triple salto; pasó tan cerca de nosotros que llegué a ver un trozo de papel que le salió volando de la cazadora de piel [...]. Cuando ya llevábamos más de una hora sufriendo los ataques, me dio la impresión de que nuestro grupo estaba abocado a desaparecer. El cielo seguía moteado de cazas enemigos. El objetivo se encontraba a treinta y cinco minutos. Dudo que en nuestro grupo nadie imaginase la posibilidad de llegar allí sin un cien por cien de bajas.

Lay cuenta lo que le pasó a otro avión de su grupo: recibió seis impactos. Un proyectil de 21 milímetros penetró por el costado derecho del aparato y explotó bajo el piloto, seccionándole la pierna a uno de los artilleros. Un segundo proyectil impactó en el compartimento de la radio y le cortó las piernas al operador a la altura de las rodillas. Murió desangrado. Un tercer impacto alcanzó al bombardero en la cabeza y el hombro. Un cuarto proyectil llegó a la cabina y destrozó el sistema hidráulico del avión. El quinto cercenó los cables del timón. El sexto alcanzó el motor número 3 y lo incendió. Todo ello en un solo avión. Y el piloto siguió volando.

Los ataques duraron cuatro horas hasta que llegaron a Ratisbona. El único consuelo que tenían era pensar que les estaban facilitando la vida a los responsables del verdadero ataque, el que se disponía a dejar coja la maquinaria bélica nazi.

Lo que ocurrió fue que la maniobra de distracción, cuidadosamente preparada, resultó no ser en absoluto una maniobra de distracción. Los pilotos

de LeMay lograron despegar a pesar de la espesa niebla de agosto porque los habían preparado para ello. LeMay los había machacado, despegue tras despegue. «Utilizad únicamente vuestros instrumentos. Actúad como si no pudieseis ver nada del exterior». Pero ningún otro comandante de grupo hizo lo mismo que LeMay. Las tripulaciones estaban exhaustas dada la duración del viaje hasta Alemania, devastadas por la pérdida de sus compañeros. Tenían falta de sueño y estaban ansiosos y agotados. No cuesta imaginar lo duro que es para un comandante dirigirse a su escuadrón y decir: «Esta mañana, a las seis, vamos a practicar despegues a ciegas porque es posible que haya niebla en una futura misión».

Solo LeMay era capaz de algo así. Era incansable, pertinaz. Poco le importaba si sus hombres gruñían cuando los obligaba a realizar un ejercicio que parecía absurdo. Mientras tanto, ¿estaba atento Haywood Hansell a ese detalle? No. Había regresado a Washington para dedicarse a cuestiones de más alta consideración.

Así pues, aquella mañana los aviones de la 1.^a Ala de Bombarderos se quedaron varados en la pista hasta que aclaró el tiempo. Se suponía que debían despegar diez minutos después que LeMay. En realidad, tardaron horas, un tiempo que les ofreció a los alemanes la posibilidad de reagruparse y lanzar contra los que se dirigían a Schweinfurt el mismo ataque feroz que habían acometido horas antes contra el escuadrón de Ratisbona.

En resumidas cuentas, hubo dos baños de sangre aquel día.

Tal como recuerda LeMay: «Disponía de 125 aeronaves y perdí 24, si no me falla la memoria, lo cual no está mal. Pero solo teníamos que hacer el viaje de ida. Creo que la 1.^a [Ala de Bombarderos] apareció una hora más tarde, con lo cual los cazas alemanes pudieron aterrizar y volver a despegar habiendo repostado, así que también tuvieron que luchar a la entrada y a la salida. Perdieron cincuenta o sesenta aviones».

Es un número de bajas abrumador. Una Fuerza Aérea que lanzara ataques de ese tipo con frecuencia no habría tardado en quedar fuera de juego.

Ni siquiera en la versión oficial pudo la Fuerza Aérea ocultar el desastre. El narrador de *The Air Force Story* lo explica así:

La Luftwaffe de Göring desplegó todos los trucos. Los B-17 sufrieron el golpe más brutal desde el inicio de la guerra [...]. En estas batallas el 8.^o Escuadrón de Bombarderos registró en un solo día más pérdidas de hombres y de aparatos que en sus seis primeros meses de operaciones en Europa. Los que llevamos la guerra 800 kilómetros tierra adentro hasta el

corazón industrial del enemigo, sabemos mejor que nadie lo caro que resultó.

Cuando se inició el fuego enemigo, nuestros artilleros pudieron apreciar el poder de la Fuerza Aérea alemana al completo. Al sobrevolar territorio enemigo, nos sentimos como pececillos en una pecera, esperando a que nos atacasen.

Todos y cada uno de los bombarderos estaba en peligro. Nada de tácticas evasivas hasta la orden de lanzar las bombas. Ese era el momento en que las formaciones eran más vulnerables a los ataques. Poco importó. Hicimos lo que teníamos que hacer en Schweinfurt. Teníamos cuatrocientas toneladas de explosivos que entregar.

Pero la misión al menos eliminó las fábricas de bolas de rodamiento de Schweinfurt y consiguió dañar seriamente la maquinaria bélica alemana, ¿verdad? Pues en realidad no.

En la película, los bombarderos observan a través de sus miras. Se abren las compuertas. Las bombas caen en cascada. Después vemos, allí abajo, Alemania en llamas tras las sucesivas explosiones. El narrador prosigue: «Después de acertar en el objetivo ochenta veces en las dos principales fábricas de bolas de rodamiento, pudimos defendernos de nuevo. Al menos fuimos capaces de adoptar tácticas evasivas ante el fuego antiaéreo y los ataques de los cazas. Pero lo principal era regresar a casa lo antes posible».

Eran 230 bombarderos, con ocho o nueve bombas cada uno; unas dos mil bombas lanzadas en total. Y se consiguieron ochenta impactos. No es que sea exactamente un bombardeo de precisión, ¿verdad?

2

El problema fundamental en Schweinfurt, sin embargo, no fue la ejecución chapucera del plan de batalla. Eso fue un síntoma. El auténtico problema tenía que ver con la piedra angular de la ideología del Clan de los Bombarderos, en lo que a mecánica se refiere: la mira Norden.

Como se pudo comprobar, en el mundo real la mira de bombardeo no funcionaba igual que en el laboratorio de Carl Norden o en las películas de entrenamiento militares. Le pregunté al historiador Stephen McFarland si funcionaba correctamente en condiciones ideales. Su respuesta fue la siguiente:

Bueno, en teoría sí, siempre que hablemos únicamente de cuestiones matemáticas. Pero recuerda que, cuando se mueven los engranajes y las poleas, generan fricción, y poco importa cuánto pulas las bolas de rodamiento, poco importa hasta qué punto sean perfectas las tolerancias, en cualquier caso vas a tener que lidiar con el tema de la fricción. Y si se produce la más mínima fricción, se va al traste el equivalente analógico de la fórmula matemática. Ya no vuelve a funcionar con esos parámetros.

La mira Norden era un objeto mecánico. Construirlo a mano permitía asegurarse de que cada uno de los componentes encajase perfectamente y todas las tolerancias fuesen exactas. Pero cuando empezó la guerra, los militares necesitaron decenas de miles de máquinas.

Tal como lo explica McFarland, «En cuanto sale de la fábrica, los aceites empiezan a hacerse más densos. A 7500 metros de altitud, la temperatura puede ser de unos seis grados bajo cero. Y los aceites que lubrican los engranajes y las poleas van espesándose y, por tanto, provocan cierto grado de fricción».

Luego cabe imaginarse ese caprichoso aparato en manos de un bombardero —seguramente un joven recién salido de la escuela de entrenamiento— en un bombardeo real.

McFarland prosigue:

Te están disparando y los aviones enemigos te atosigan y se acercan a 700 u 800 kilómetros por hora, entre horribles chillidos y gritos y bombas de aquí para allá, explosiones y todo lo demás; los bombarderos tendían a arrugarse, por decirlo así. Podían inclinarse hacia delante en el intento de asegurarse de que los objetivos permanecieran en el retículo. Y, al hacerlo, cambiaban el ángulo de visión del telescopio [...]. Era algo imposible.

Y no he mencionado el factor más importante de todos: el tiempo. La mira Norden dependía de la visualización del objetivo. Mirabas a través del telescopio, veías el punto que querías bombardear, después introducías toda la información: dirección y velocidad del viento, temperatura, curvatura de la tierra, etcétera. Pero, como es lógico, si las nubes tapaban el objetivo, nada de eso funcionaba. Cuando todavía no existían los radares sofisticados, no había manera de superar ese problema. Cruzaban los dedos y rezaban para que luciese el sol. Los días nublados a veces había que abortar la misión.^[7] Pero

la mitad de las veces seguían adelante y aprovechaban sus oportunidades. Había que hacerlo. Si uno se aferra a la lógica, se puede perder el factor sorpresa.

La 8.^a Fuerza Aérea despegó en medio de la niebla con destino a las fábricas de bolas de rodamiento de Schweinfurt. Lanzaron dos mil bombas. Y, de todas ellas, ochenta dieron en el blanco. Ochenta bombas no son suficientes para destruir un extenso complejo industrial. Cuando un empleado de la fábrica de bolas de rodamiento Kugelfischer —una de las más grandes del país— recorrió las instalaciones después del ataque, comprobó que el piso superior había quedado completamente destruido. Había escombros por todas partes. Pero al menos la mitad de la maquinaria esencial seguía intacta, lo que significaba que pronto podrían volver a ponerse en marcha. Haywood Hansell creía haber dado con un clásico cuello de botella para el enemigo —como el de la fábrica de muelles para motores hélices de Pittsburgh—, pero una fábrica que puede volver a ponerse en marcha en cuestión de semanas no es un cuello de botella.

Las estimaciones más optimistas indicaban que la producción alemana de bolas de rodamiento se había reducido un tercio. Sesenta aviones y 552 hombres capturados o muertos... ¿para eso? El informe oficial del Ejército sobre esas misiones de bombardeo —el Estudio de Bombardeos Estratégicos de Estados Unidos— concluyó posteriormente que «no existen pruebas de que los ataques a la industria de las bolas de rodamiento hayan causado un efecto medible en la producción bélica esencial».

Si el Clan de los Bombarderos intentaba demostrar con eso la eficacia de su argumento, resultó un desastre. La historiadora Tami Biddle me lo explicó así:

Los estadounidenses estaban convencidos de que su método, sus técnicas y sus doctrinas eran muy superiores, aunque no tenían motivo alguno para mostrarse tan convencidos, porque no habían demostrado nada.

No habían hecho gran cosa, pero eran, sobre todo, estadounidenses arrogantes que se presentaron allí pensando que para ellos las reglas serían diferentes y que conseguirían hacer cosas que los británicos no podían lograr.

¿Qué hizo el Clan de los Bombarderos después del desastre de Schweinfurt? Volver a intentarlo. En el otoño de 1943, la 8.^a Fuerza Aérea atacó Schweinfurt por segunda vez.

Pocos años después de la guerra se estrenó una película titulada *Almas en la hoguera*. Se basaba en un libro escrito por Beirne Lay, uno de los pilotos bajo el mando de LeMay. El protagonista de *Almas en la hoguera* era Gregory Peck, que interpretaba al líder de un ataque a una fábrica de bolas de rodamiento. Merece la pena verla porque capta a la perfección la perseverancia del Clan de los Bombarderos. Fallaron la primera vez, pero eso no les importó. Volverían a intentarlo. No se descorazonaron con las pruebas que se habían ido reuniendo respecto a las limitaciones de la mira Norden. El sueño seguía vivo.

En la película, el general Pritchard, personaje basado en Ira Eaker, declara:

Solo hay una forma de acortar esta guerra. Los bombardeos de precisión a la luz del día. Si nos retiramos, nadie los llevará a cabo. Y no sé qué decirlos. Tal vez se acabe también todo el espectáculo. Podríamos llegar a perder la guerra si no terminamos con la industria alemana.

Ya lo ves venir, Frank. No te prometo más que un trabajo que ningún hombre debería tener que hacer después de haber combatido ya lo suyo. Voy a tener que pedirte que cojas a esos muchachos y te los lleves a volar hasta que ya no puedan más. Y que después regreséis y volváis a volar otra vez.

Lo que la película no hace es seguir la secuencia real del primer y el segundo bombardeo en Schweinfurt, por razones obvias y típicas de Hollywood. Porque el segundo bombardeo en Schweinfurt fue tan solo ligeramente más efectivo que el primero. Causó más daños, pero la industria aeronáutica alemana tampoco se detuvo entonces. Ni siquiera estuvieron cerca de lograrlo. ¿Y cuántos aviones perdió la 8.^a Fuerza Aérea en este segundo ataque? En total 60; y 17 de ellos quedaron tan dañados que tuvieron que jubilarlos. Unos 650 hombres fueron capturados o muertos. Casi una cuarta parte de las tripulaciones no regresó a casa tras la misión. Poco después, a Ira Eaker —líder de la 8.^a— se le asignó otro destino. Lo enviaron al teatro de operaciones del Mediterráneo, que en el Ejército era como si te mandaran a la cama sin cenar.

El año 1943 fue un momento oscuro para el Clan de los Bombarderos. Todas sus ideas se toparon duramente con la realidad. Se suponía que el equipo era capaz de meter una bomba en un barril de salmuera desde diez mil metros de altitud, lo cual ahora parecía un chiste. Y que los bombarderos

volaban tan alto y tan rápido que nadie podría alcanzarlos. ¿No era una broma? Los aviadores de la 8.^a Fuerza Aérea tenían que llevar a cabo 25 misiones para completar su servicio. Si les tocaba participar en la segunda misión a Schweinfurt, de la que una cuarta parte de las tripulaciones no llegó a regresar..., bueno, hagamos la cuenta. Con 25 misiones como esa, ¿qué posibilidades tenían de salir vivos de la guerra?

Hay docenas de entrevistas a aviadores de la Segunda Guerra Mundial que hablan de esos meses de desesperación. Uno de esos hombres, George Roberts, operador de radio de un B-17 de la 8.^a Fuerza Aérea, recordaba:

Nos asignaron a un escuadrón, el Escuadrón de Bombarderos 367. Me fijé en un cartel que había fuera. Decía: SEDE DE LA FUERZA AÉREA 367 PALOMA DE ARCILLA. Amigo, me dije, qué nombre tan curioso, llamar a un grupo «paloma de arcilla». Pero [...] más tarde entendí que «paloma de arcilla» era un nombre bastante adecuado para el escuadrón.

«Paloma de arcilla» es como se llaman los blancos en las competiciones de tiro. Son discos de arcilla, que cuando se desintegran al recibir un impacto dejan escapar una nube de color naranja brillante que resulta inconfundible. No es precisamente un nombre alentador para un escuadrón de bombardeo.

A medida que se prolongaba la guerra en Europa, aumentaba la presión contra el Clan de los Bombarderos. Los británicos se mostraban más desdeñosos con el mando de la 8.^a Fuerza Aérea. Mientras tanto, los gallitos de Washington intentaban conducir la guerra aérea en otra dirección. Propusieron una forma diferente de atacar Alemania y dirigirse a la ciudad de Münster. Pero Münster no era un centro industrial. No tenía fábricas de aviones o de bolas de rodamiento ni refinerías de petróleo. No era más que una encantadora ciudad medieval llena de civiles alemanes.

Uno de los pilotos que participó en la misión, Keith Harris, recordaba:

Despegamos antes que la 390 en una misión que nos llevaba a Münster, en Alemania. Era domingo y lucía el sol; era un día muy bonito. Un hermoso día de otoño. Y el objetivo era una sección de edificios de Münster. No me pareció muy apropiado que aquella escalinata frente a uno de los edificios más grandes de Münster fuese el punto elegido para apuntar.

Hablaba de la catedral de Münster. A la 8.^a Fuerza Aérea se la envió a bombardear una iglesia un domingo al mediodía, cuando la gente salía de misa.

Cuando les dieron las instrucciones del vuelo, los aviadores se quedaron boquiabiertos. No era eso para lo que se habían alistado. No era eso lo que la 8.^a Fuerza Aérea defendía. Uno de los tripulantes —que se había criado en un estricto hogar metodista— fue a hablar con su oficial y le dijo que no podía hacerlo. Sería un bombardeo de área típico de los ingleses, no de los estadounidenses. Al tripulante le advirtieron que tendría que enfrentarse a un consejo de guerra si no volaba en esa misión. Así que cumplió. ¿Y quién más estaba en la sala donde se dieron las instrucciones, intentando entender lo que ocurría? Haywood Hansell. Uno de los aviadores, tiempo después, se limitó a escribir: «El general Hansell estaba horrorizado».

3

Durante la guerra, un joven estadista llamado Leon Festinger trabajaba en un proyecto para la Fuerza Aérea del Ejército. Su trabajo consistía en concebir maneras adecuadas de seleccionar al personal que tenía que recibir la formación de piloto, lo cual parece un aburrido ejercicio académico hasta que uno recuerda qué mal iban las cosas en la Fuerza Aérea en los largos meses de 1943. Se dedicaba sobre todo a resolver la cuestión de a qué jóvenes había que enviar —estadísticamente hablando— a una muerte casi segura.

Leon Festinger acabó convirtiéndose en uno de los psicólogos sociales más famosos de Estados Unidos. Y siempre me he preguntado si su experiencia en la Fuerza Aérea lo motivó después de la guerra a realizar el más conocido de sus estudios, el análisis de una secta de la zona de Chicago llamada los Buscadores. Festinger se acercó a los Buscadores con una pregunta que se le había ocurrido años antes, durante aquel nefasto periodo en que todo en lo que creía el Clan de los Bombarderos resultó ser falso: ¿qué les sucede a los más creyentes cuando sus convicciones se ven confrontadas por la realidad?

Tal como recordaba Festinger, «La idea de que tienes que aportar una cognición que se ajuste a lo que sientes o a lo que haces —que acabe justificándolo— provoca que justamente eso sea lo primero en lo que piensas: y claro, si eso funciona, tiene que tratarse de algo con un enorme poder de persuasión».

La líder de los Buscadores era una mujer llamada Dorothy Martin, que afirmaba estar en contacto con un grupo de extraterrestres a los que denominaba los Guardianes. Los Guardianes le habían dicho, según afirmaba, que una inundación destruiría el mundo el 21 de diciembre de 1954. Sin embargo, pocos días antes del apocalipsis, ella y sus seguidores serían rescatados por un platillo volante que aterrizaría en su jardín. Preparándose para ese momento, los Buscadores dejaron sus trabajos, abandonaron a sus familias y renunciaron a sus posesiones. Se reunieron en casa de Dorothy Martin, en la zona residencial de Oak Park, en Chicago. En un principio, Martin dijo que el platillo tenía que llegar a las cuatro de la tarde del 17 de diciembre, pero los alienígenas no aparecieron. Después, a medianoche, Martin anunció que había recibido un nuevo mensaje indicando que el platillo volante estaba de camino. Nunca llegó. Después dijo que los extraterrestres le habían dado una nueva fecha: la medianoche del 21 de diciembre, justo antes del apocalipsis. Así pues, los Buscadores volvieron a reunirse en el salón de la casa de Martin y esperaron. Y esperaron.

«Estábamos bastante seguros de que su predicción no se haría realidad, pero ahí teníamos a un grupo de personas comprometidas con una predicción, comprometidas de verdad. Habían dejado sus trabajos, habían vendido cosas. Se habían preparado para un cataclismo, que implicaría su salvación personal», comentó Festinger.

Merece la pena citar estas líneas de las primeras páginas de *Cuando las profecías fallan*, el relato de Festinger sobre la noche final en casa de Dorothy Martin:

Supongamos que una persona cree en algo con todas sus fuerzas; supongamos que se compromete con esa creencia, que emprende acciones irrevocables por su causa; finalmente, supongamos que se le presentan pruebas, inequívocas e innegables, de que esa creencia está equivocada: ¿qué ocurrirá?

Festinger y dos colegas le pidieron permiso a Dorothy Martin para observar a los Buscadores mientras esperaban. Festinger describe, minuto a minuto, lo que sucedió:

Cuando vieron en [...] el reloj de encima de la chimenea que solo faltaba un minuto para la llegada del platillo, [Dorothy Martin] exclamó con una voz tensa y aguda: «¡El plan no ha fallado!». El reloj dio las doce. Cada

paso de las manecillas resultaba dolorosamente audible en el silencio expectante. Los creyentes no se movían.

Cualquiera habría esperado algún tipo de reacción visible. La medianoche había llegado y no había ocurrido nada. [...] Pero apenas se apreciaba ninguna respuesta en las personas que ocupaban la estancia. No hablaban, no hacían ningún ruido. Todos estaban petrificados, sus caras se veían congeladas e inexpresivas.

Los Buscadores permanecieron clavados a sus sillas durante horas, aceptando poco a poco que no iba a presentarse ningún visitante del espacio exterior para rescatarlos. Pero ¿acaso esa «negación» de su creencia los hizo abandonar? No. A las cinco menos cuarto de la madrugada, Martin anunció que había recibido otro mensaje. En virtud de la inquebrantable fe de los Buscadores, les dijo, Dios había anulado la destrucción del mundo.

¿Qué extrajo Festinger de todo eso? Cuanto más inviertes en una serie de creencias —cuanto mayor es tu sacrificio al servicio de esa convicción— más te resistes a aceptar las pruebas que dan a entender que estabas equivocado. No te rindes. Doblas la apuesta.

En una entrevista, Festinger relató: «Una de las cosas que esperábamos que ocurriesen, tras la no confirmación de lo que habían predicho, era que [...] tendrían que abandonar su creencia, pero les iba a resultar muy difícil, en la medida en que estuviesen comprometidos con dicha creencia».

Pero volvamos a los desastrosos ataques a Schweinfurt y al desalentador verano y otoño de 1943. ¿Los acontecimientos llevaron a Haywood Hansell y al Clan de los Bombarderos a arrojar la toalla? Obviamente, no. El 17 de agosto, después del primer ataque a Schweinfurt, Hansell le escribió lo siguiente a Ira Eaker: No es necesario que te diga lo tremendamente orgulloso que me siento de la operación Ratisbona-Schweinfurt. A pesar de las cuantiosas pérdidas, creo que quedó completamente justificada y que representa uno de los puntos de inflexión de la guerra».

Lo cual resulta delirante, por supuesto. Schweinfurt no fue un punto de inflexión. Sin embargo, si le hubiésemos preguntado a Hansell por qué lo creía así, nos habría dado sus razones. Todavía estaban aprendiendo. No habían tenido suerte con las condiciones meteorológicas. Deberían haber regresado la semana siguiente para atacar de nuevo, y la siguiente, hasta haber destruido todas las fábricas.^[8] O tal vez las bolas de rodamiento no eran el mejor objetivo, en resumidas cuentas. Pero había otros, ¿verdad? ¿Qué tal las

refinerías de petróleo? Así es como funciona la mente de un auténtico creyente.

No obstante, fuera de ese pequeño círculo había otro hombre: Curtis LeMay. Como todos los demás, había pasado por la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo, en Maxwell, para recibir la formación obligatoria, pero nunca había llegado a formar parte del Clan de los Bombarderos. Había algo en la manera de comportarse de LeMay —en su obsesión con el cómo y con el qué— que se resistía a cualquier tipo de entusiasmo intelectual. Podía asegurarse de que los pilotos volasen en línea recta hacia el lejano objetivo. Podría inculcarles la disciplina necesaria para no dejarse llevar por el pánico durante el trayecto. Podía enseñarles a despegar con niebla. Estaba acostumbrado a los retos prácticos, pero las doctrinas lo dejaban frío.

En una entrevista que le hicieron en 1971 se mostró incluso más franco. Declaró que nunca le había convencido la elaborada lógica que sustentaba los ataques a Schweinfurt: «La idea era que ellos encontraban las fábricas de rodamientos —me refiero a aquellos analistas del Pentágono sentados en sillas giratorias—, y, si destruíamos las fábricas, que supuestamente se encargaban del grueso de la producción de bolas de rodamiento del país, la guerra llegaría a un punto muerto porque no tendrían de rodamientos».

«Aquellos analistas del Pentágono sentados en sillas giratorias». Se refería a Haywood Hansell y al Clan de los Bombarderos, con sus fantasiosas conjeturas sobre cómo dejar inoperativo al enemigo.

LeMay proseguía así: «El plan estaba bien —en principio—, pero lo que intentábamos era encontrar una forma de ganar la guerra de la manera más fácil posible y no existía tal cosa».

Para Curtis LeMay, lo único que importaba era el objetivo final. Perdió 24 aviones en la misión de distracción de Ratisbona. Cada uno de esos bombarderos tenía una tripulación de diez hombres, de modo que fueron 240 hombres los que no regresaron a la base. En consecuencia, LeMay y sus jefes de escuadrón tuvieron que escribir 240 cartas. «Queridos señor y señora Smith: Su hijo...». «Queridos señor y señora Jones: Su hijo...». Así, 240 veces. ¿Y para qué?

Un oficial de la Fuerza Aérea llamado Ken Israel conoció al general LeMay en sus últimos años de vida. Iban a cazar juntos.^[9] En una ocasión, Israel fue a casa de LeMay, en el sur de California, para entregarle unos faisanes que habían abatido en la Base Bale de la Fuerza Aérea, al norte de Sacramento. Israel lo recuerda como sigue:

Llamé al timbre. Él abrió la puerta y me invitó a entrar. Le dije: «Señor, le traigo sus faisanes». El vestíbulo de la casa era todo de mármol. En la pared de la izquierda había un enorme mural de Ratisbona [...]. En la pared de enfrente, otro mural [...] una fotografía de Schweinfurt.

Así que le dije: «Señor, ¿son Ratisbona y Schweinfurt?». Él respondió: «Sí, hijo». Y añadió: «Sí, ahí perdimos a muchos hombres buenos».

La carrera de Curtis LeMay acabaría convirtiéndose en una de las más estudiadas de entre los oficiales de la Fuerza Aérea. Planeó o comandó infinidad de misiones más significativas que la de Ratisbona-Schweinfurt. En 1948 y 1949 dirigió el transporte aéreo de Berlín, una de las empresas fundamentales en los inicios de la Guerra Fría. Más adelante tendría el control del arsenal nuclear estadounidense como jefe del Mando Aéreo Estratégico. Mientras estuvo de servicio, trató hasta al último líder mundial, posó en fotografías con esas personas que los demás solo conocemos de los libros de historia. Podría haber tenido en el vestíbulo de su casa recordatorios de todos esos momentos, pero no los tenía. En la entrada de su casa tenía un recordatorio de su primer encuentro con la ortodoxia del Clan de los Bombarderos, un recordatorio del fracaso y de la pérdida.

SEGUNDA PARTE

La tentación

NOTA DEL AUTOR

La segunda parte de *El Clan de los Bombarderos* se desarrolla en Guam y Japón y otros destinos orientales. Antes de llegar allí, sin embargo, quiero contar una historia más reciente.

Cuando estaba documentando este libro viajé a Tokio con Jacob Smith, el productor de mi podcast. Nada más aterrizar, Jacob y yo nos metimos en un taxi y fuimos a visitar un museo llamado Centro de la Incursión de Tokio y Daños de Guerra. Es un espacio conmemorativo de los acontecimientos que me dispongo a describir en los siguientes capítulos, el resultado de la lucha entre el Clan de los Bombarderos y Curtis LeMay.

No paro de visitar museos de temática bélica, como el Museo Imperial de la Guerra de Londres. La sede de Lambeth Road ocupa un gran edificio, pero hay otras dos sucursales en Londres y dos más en distintos lugares del país. Se puede tardar dos semanas en verlo entero. Y después están los espacios conmemorativos. También he estado en muchos: el Memorial de Veteranos de Vietnam, en el Mall de Washington D.C.; Yad Vashem, en Jerusalén. Ambos son impactantes, conmovedores, diseñados por arquitectos de fama mundial. Ambos tienen presencia.

Así que cuando Jacob y yo nos subimos en el taxi en Tokio, supuse que nos dirigiríamos a la zona en la que se encuentran los museos: el centro de la ciudad, cerca del Palacio Imperial. Pero no fue así. Tomamos la dirección opuesta, lejos de los distritos financieros y turísticos. Fuimos hacia el este, cruzamos una calle comercial muy sencilla y pasamos por encima de un gran puente. Estaba muy lejos. Después giramos a la izquierda por una calle lateral y el conductor detuvo el coche. Por eso me pregunté si no habría habido un malentendido. Llevaba la dirección escrita en un papel. ¿La habría copiado mal? Se la mostré al conductor. Asintió y señaló con la mano. Y, en efecto, cuando miré vi el cartel del museo. Estábamos frente a un edificio que parecía un consultorio médico. Tenía tres plantas y era de obra vista.

Entramos y me fijé en una pequeña tienda de regalos en un costado; apenas disponía de un par de estantes. Al lado, en lo que parecía ser un aula con varias sillas plegables, se proyectaba un vídeo introductorio. Después

pasamos a un patio diminuto y subimos las escaleras hasta la exposición principal. El suelo era de linóleo. De las paredes colgaban montones de fotografías en blanco y negro. Una maqueta a escala de un B-29 —como los que se pueden comprar en tiendas de juguetes— pendía del techo. Al salir Jacob me sacó una fotografía frente al museo. La tengo en mi teléfono móvil. Da la impresión de que acabo de salir del dentista.

Todos sabemos de las dos bombas atómicas lanzadas sobre Hiroshima y Nagasaki en agosto de 1945: Little Boy y Fat Man, arrojadas desde el Enola Gay. A esos acontecimientos sí se les han dedicado grandes monumentos y espacios conmemorativos. Hay centenares de libros de historia que hablan del tema. Hoy en día aún se debate sobre el tema. Estaba a punto de acabar este libro cuando se celebró el septuagésimo quinto aniversario de esos ataques; por esos días hubo un sinfín de oportunidades para rememorar los hechos.

Pero el Centro de la Incursión de Tokio y Daños de Guerra no tiene nada que ver con lo que ocurrió tras los ataques nucleares en Japón. Relata lo que ocurrió antes, entre noviembre de 1944 y el final del invierno de 1945, cuando el mando de las operaciones pasó de las manos de Haywood Hansell a las de Curtis LeMay. Un pedazo de historia que ha quedado relegado a una calle lateral.

¿Por qué se encuentra en una calle lateral? En cierto sentido, ese es el subtexto de la segunda mitad de este libro. Cuando el Clan de los Bombarderos y Curtis LeMay desviaron su atención hacia la otra punta del mundo, desde Inglaterra y Europa hacia las islas Marianas, en mitad del Pacífico, ocurrió algo que para todos los implicados resultaba inapropiado. O insoportable. O inenarrable. O quizá las tres cosas a la vez.

Esta no es tanto una historia de la guerra como una historia que ocurrió durante la guerra, porque a veces no nos sirven los mecanismos normales de conmemoración. Y lo que viene a continuación es un intento de averiguar por qué.

CAPÍTULO SEIS

«SERÍA UN SUICIDIO, MUCHACHOS, UN SUICIDIO»

1

Toda guerra es absurda. Durante miles de años, los seres humanos hemos optado por resolver nuestras diferencias eliminando al contrario. Y cuando no estamos eliminándonos los unos a los otros, dedicamos una enorme cantidad de tiempo y atención a imaginar mejores maneras de eliminarnos en la próxima ocasión que tengamos. Es un poco raro, si uno se para a pensarlo.

No obstante, incluso en la categoría general de lo absurdo, existe uno continuo. Como poco, la guerra que se libró en Europa tenía similitudes con guerras anteriores. Su absurdidad era la habitual: gente luchando contra sus vecinos. El desembarco del Día D implicó una corta travesía para cruzar el canal de la Mancha. Es un canal que se puede llegar a cruzar a nado. En tierra, las tropas marcharon, cargando con sus rifles. Dispararon grandes piezas de artillería. Si le hubiesen dado una semana a Napoleón para formarse, seguramente podría haber liderado a los Aliados por Europa tan bien como cualquier general del siglo xx.

Pero ¿cómo fueron las cosas en el teatro de operaciones del Pacífico? Se situaron en las antípodas de ese absurdo continuo de las guerras.

Estados Unidos y Japón seguramente se habían relacionado y se conocían menos que cualquier otra combinación de enemigos en la historia. Aun así, lo más importante es que estaban a una mayor distancia el uno del otro, geográficamente hablando, que todos los enemigos anteriores. La guerra del Pacífico fue, por definición, una guerra naval, y, a medida que el conflicto creció en intensidad, también fue una guerra aérea. Pero el mero tamaño del campo de batalla del Pacífico la convirtió en un tipo de contienda aérea nunca librada hasta entonces.

Por ejemplo, cuando se produjo el ataque a Pearl Harbor, la bestia de carga de la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos era el bombardero B-17, también conocido como la Fortaleza Volante. Eran los aviones que LeMay, Eaker y Hansell utilizaban en Europa. La Fortaleza Volante tenía un alcance de apenas 3000 kilómetros entre la ida y la vuelta. En enero de 1944 no había ninguna base aérea controlada por los Aliados a menos de 1500 kilómetros de Tokio. Australia se encuentra a más de 6500 kilómetros de Japón. Hawái está todavía más lejos. Sobre el papel, las Filipinas habrían sido el lugar más conveniente, pero habían sido tomadas por los japoneses y no se recuperaron por completo hasta finales de 1945. Aun así, Manila estaba a casi 3000 kilómetros de Tokio.

Si lo que pretendía Estados Unidos era bombardear Japón, ¿cómo lo haría? Tuvo que transcurrir la mayor parte de la guerra antes de que se lograra la solución a ese problema. El primer paso fue construir el B-29, la Superfortaleza, el mayor bombardero jamás construido, con un alcance efectivo de casi 5000 kilómetros.

El siguiente paso fue tomar una cadena de tres diminutas islas del Pacífico occidental: Saipán, Tinian y Guam. Eran las islas Marianas, controladas por los japoneses. Las Marianas están a 2500 kilómetros de Tokio, y eran el punto más cercano donde se podía construir una pista de despegue. Si era posible llevar una flota de B-29 hasta las Marianas, también lo era bombardear Japón. Los japoneses lo sabían, lo cual condujo a otro momento absurdo: algunas de las batallas más desagradables de toda la guerra tuvieron lugar en aquellas diminutas formaciones volcánicas de las que nadie que no fuera del Pacífico occidental había oído decir gran cosa antes de que empezara la guerra.

Llamaron a los marines. Un veterano, el cabo Melvin Dalton, recordaba así la batalla:

Nuestra principal misión era ablandarlos para que las tropas que estaban en las barcasas pudiesen alcanzar la playa.

Tras dos o tres días así [...], cuando despuntó el alba a la mañana siguiente, el océano se cubrió de buques y barcasas que iban camino de la playa y se produjo un increíble intercambio de fuego. [Empieza a llorar] Había cadáveres por todas partes, flotando. Nadie tenía tiempo para recogerlos. Lo harían después. Cuando los marines alcanzaban las cabezas de playa, a veces era algo terrible.

A lo largo del verano de 1944, los marines^[10] estadounidenses fueron tomando las islas una a una, tras lo cual llegó Haywood Hansell, enviado desde Washington, para dirigir el recién formado 21.º Escuadrón de Bombarderos. Se trataba de una fuerza de élite compuesta enteramente por los más nuevos y letales aparatos de la Fuerza Aérea, los B-29, la Superfortaleza. Su labor consistiría en dejar inoperativa la maquinaria de guerra japonesa desde el aire, allanar el camino para lo que los líderes militares consideraban inevitable: la invasión terrestre de Japón.

Dirigir los ataques aéreos contra Japón fue el trabajo más importante de la carrera de Hansell. En ese momento, dichos ataques eran la tarea decisiva de toda la Fuerza Aérea del Ejército. No obstante, el plan de ataque aéreo era — en todos los sentidos de la palabra— absurdo. Profundamente absurdo. En primer lugar, por el B-29. En 1944 era un avión totalmente nuevo que había entrado en servicio de prisa y corriendo. Los aviones se rompían. Los motores se incendiaban. No había nadie realmente preparado para pilotarlos. Tenían todo tipo de particularidades.^[11]

Y esa nueva arma debía iniciar su andadura en uno de los lugares menos acogedores para instalar una base aérea. En las Marianas hace calor y hay humedad, y además están tomadas por los mosquitos. La lluvia es torrencial. No hay edificios, ni hangares, ni instalaciones de mantenimiento ni carreteras adecuadas, tan solo barracas Quonset y tiendas de campaña.^[12] Haywood Hansell —un general condecorado, el hombre que trazó el plan de guerra aérea utilizado contra Hitler en Europa— acampaba como un boy scout.

Vivian Slawinski, teniente segunda del Cuerpo de Enfermeras del Ejército, rememoraría cómo eran las cosas en la isla de Tinian en aquellos primeros meses tras la llegada de Estados Unidos. «Había muchas piedras [...]. Y había ratas. Se subían a las vigas. No lo podía soportar. A veces bajaban y le mordisqueaban el pelo a la gente. Y en un par de ocasiones se me acercaron a las manos [...]. No teníamos hospital. Lo único que teníamos eran aquellas barracas Quonset».

Cuando su entrevistador señaló que las barracas eran metálicas y que debía de hacer mucho calor dentro, ella replicó: «Querido, hacía calor en todas partes».

El único interés que tenían las Marianas era que desde allí Japón quedaba a tiro. Pero incluso eso era una exageración. Lo cierto era que Japón estaba a tiro solamente si las condiciones eran perfectas. Para llegar a Japón, un B-29 primero tenía que llenar los depósitos con un suplemento de combustible de 9000 kilos. Y, como eso significaba un peligroso sobrepeso para el avión,

requería además de un considerable viento para despegar. Era una de las situaciones más extravagantes que se vieron en toda la guerra.

Y la cosa empeoró. A finales del otoño de 1944, Hansell estaba preparado para lanzar su primer ataque importante sobre Tokio. Lo describió en una clase de la Academia de la Fuerza Aérea, en Colorado Springs, después de la guerra: «La primera operación contra Japón tenía el nombre de San Antonio Uno. Fue coordinada con los estrategas del Estado Mayor Conjunto, por lo que resultaba fundamental cumplir el horario previsto».

La flota de Hansell despegaría el 17 de noviembre de 1944. Todo estaba listo. El clima parecía el adecuado. Al alba, la Armada colocó a los periodistas —con sus flashes, cámaras y micrófonos— a lo largo de la pista de despegue. El mismo Hansell dio las instrucciones previas a la misión. «Manteneos juntos. No permitáis que los ataques de los cazas rompan las formaciones. Y lanzad las bombas sobre el objetivo».

Los aviones se alinearon. Cargados con el combustible de más que necesitaban para la vuelta, se disponían a despegar con la ayuda del habitual viento que recorría la pista.

Sin embargo, esa mañana no soplaba viento.

«Las órdenes ya estaban dadas, las aeronaves calentaban motores e iban rodando hasta situarse en el extremo de la única pista que teníamos en aquel entonces. Y en ese momento, el viento, que había estado soplando sin descanso por la pista durante seis semanas, se detuvo por completo», recordaba Hansell.

Así que los sobrecargados B-29 de Hansell no pudieron despegar. Después volvió a soplar el viento, pero en sentido contrario. ¿Podían darles la vuelta a los aviones —a los 119 aparatos— y salir todavía a tiempo para la misión? No era posible. Tan solo disponían de esa pista de despegue, a medio asfaltar. Hansell tuvo que abortar la misión.

Y la cosa aún se puso más loca. El tiempo volvió a cambiar, por tercera vez.

El relato de Hansell continuaba así:

Tres o cuatro horas más tarde nos vimos azotados por una intensa tormenta tropical, un huracán, un tifón. Duró unos seis días, dejó el campamento hecho una ciénaga. Y, mientras tanto, los B-29 esperaban repletos de bombas. Nos preocupaba mucho que se produjera un fallo de seguridad. Era demasiado tarde para cambiar nada. No dejaba de darle vueltas todos los días, quizá pudiéramos lograrlo. Enviamos aviones con

estaciones meteorológicas a través del huracán para seguirlo por la costa; era nuestra ruta hacia Japón.

En definitiva, tardamos una semana en poder lanzar la misión.

Hansell hizo esos comentarios en 1967, en una sala llena de cadetes de la Fuerza Aérea. La mayor parte de su audiencia estaba destinada a Vietnam — por cierto, otra guerra situada en el extremo más absurdo del continuo del absurdo—, así que escuchaban atentamente todas y cada una de sus palabras. Hansell había combatido en Asia, la parte del mundo a la que probablemente no tardarían en llegar.

Entonces, alguien le pidió al viejo general que supusiera que el viento no se hubiese detenido ni cambiado de dirección, que hubiesen logrado hacer despegar los B-29 aquella mañana del 17 de noviembre de 1944. El cadete concluyó finalmente: «Habría perdido usted a todos sus hombres si hubiesen despegado a la hora».

Hansell respondió: «Así es».

En la Fuerza Aérea del Ejército, ni Hansell ni nadie disponía de los sofisticados aparatos electrónicos de navegación que existen hoy en día. Su flota al completo habría ascendido hasta el cielo: 119 B-29, cada uno de ellos con una tripulación de once hombres. Es decir, 1309 hombres dando vueltas y vueltas, buscando impotentes el leve destello de las luces de la pista en medio de un tifón, observando cómo las agujas de los indicadores de combustible descendían hasta el fondo. Después, uno tras otro, los aviones habrían sido engullidos por el océano.

La tormenta duró seis días. Hansell siguió con su relato: «Un par de horas antes, un par de horas de diferencia, en aquella situación meteorológica, habrían significado perder toda la flota de bombarderos. Porque no había ningún otro lugar al que ir».

La fe de Haywood Hansell en la doctrina de los bombardeos de precisión ya se había puesto a prueba con anterioridad, en el desastre de Schweinfurt. Y había sobrevivido intacta. En las Marianas su convicción fue puesta a prueba por segunda vez, pero en esa ocasión fue por algo que el Clan de los Bombarderos, en aquellos seminarios de Maxwell Field, jamás habría imaginado.

Al mismo tiempo que destinaban a Haywood Hansell a las Marianas, en 1944, a Curtis LeMay también lo transfirieron desde Europa al teatro de operaciones del Pacífico, para que se hiciera cargo de un grupo de bombarderos B-29 de élite recién formado: el 20.º Escuadrón de Bombarderos, con base en el este de la India, cerca de Calcuta.

Calcuta es —en línea recta— la ciudad india más cercana a Japón. Se encuentra en la esquina nororiental del país. Y habida cuenta de que la India británica era un refugio seguro, la idea era que los B-29 despegasen desde allí y volasen hasta un aeródromo construido en un territorio bastante inestable de China, cerca de Chengdu. En ese punto recargarían combustible, volarían a Japón y regresarían a Calcuta. En cuestión de distancias, era como volar desde Los Ángeles a Terranova deteniéndose para repostar en Chicago.

Pero había un detalle fundamental: entre Calcuta y Chengdu estaba el Himalaya, la cordillera más alta del mundo. Los pilotos la llamaban «la Joroba». Si un ataque aéreo lanzado desde las Marianas parecía absurdo, este era mucho peor.

LeMay describió así cómo era sobrevolar la Joroba. Y LeMay nunca se quejó de nada.

Era un infierno extenuante [...]. Las montañas eran una mezcla de todas las jugarretas meteorológicas posibles —violentas corrientes descendentes, vientos muy rápidos y repentinas tormentas de nieve—, todo ello con temperaturas de -20° C. Como si necesitaran algún recordatorio, las tripulaciones solían avistar los 8800 metros de altura del monte Everest sobresaliendo entre las nubes a apenas 240 kilómetros de su ruta de vuelo.

Durante el curso de la guerra, ¿cuántos aviones estadounidenses se estrellaron mientras intentaban sobrevolar la Joroba? Setecientos. A la ruta de vuelo la denominaban «la senda del aluminio» por los restos de aviones esparcidos por las montañas.

Y la cosa podía ser peor. La base aérea de Chengdu no disponía de combustible para aviones. Estaba en medio de la nada; no era más que una pista de aterrizaje. Mucho tiempo después, uno de los aviadores de LeMay, David Braden, grabaría una entrevista con un antiguo general de brigada de la Fuerza Aérea, Alfred Hurley. Todos los pilotos que sobrevolaron la Joroba se quejaron de ello:

Braden: Era una locura. El único modo de llevar gasolina a Chengdu era cruzando la Joroba. A veces, si el viento soplaba de cara, hacían falta cincuenta litros de la gasolina del B-29 para llevar solo cinco más allá de la Joroba.

Hurley: Fue increíble.

Braden: Fue demencial.

Incluso desde Chengdu, la mayor parte del territorio japonés quedaba fuera del alcance de los B-29. Las aeronaves no podían llegar hasta Tokio y volver. Así que lo máximo que podían hacer era acercarse a la esquina más cercana del sudoeste de Japón, donde se encontraba la única fábrica que merecía la atención de los Aliados.

Braden recordaba: «Cuando empezaron a volar desde Chengdu, podían llegar a Kyushu [Japón], pero allí solo había un objetivo, una fábrica de acero y hierro [...]. Enviaron una misión allí y todo el mundo acabó agotado».

Como ejemplo de lo que LeMay tuvo que afrontar, aquí está el relato de una misión típica lanzada desde Calcuta, la del 13 de junio de 1944. Despegaron desde la India 92 B-29. Doce dieron la vuelta antes de cruzar la Joroba y uno se estrelló, así pues, 79 llegaron a China. Repostaron y volvieron a despegar. Uno se estrelló justo después de despegar. Cuatro más regresaron porque tuvieron problemas mecánicos. Seis se vieron obligados a deshacerse de sus bombas. Uno fue abatido de camino a Japón. Y al llegar a Kyushu, hacía un mal tiempo terrible, así que solo 47 de las aeronaves llegaron a la fábrica de acero y, de ellas, solo 15 alcanzaron a ver el objetivo. Al final de la misión, habían perdido 7 aviones y 55 hombres. Y no impactó en el objetivo más que una bomba. Una.

Envías 92 B-29 a que atraviesen la mitad del planeta y lo único que logras es que una bomba dé en el blanco.

Para los japoneses, enfrentarse al 20.º Escuadrón de Bombarderos era como una salida campestre. El más famoso de sus propagandistas, Tokyo Rose, les decía a los aviadores Aliados por la radio: «Escuchadme, muchachos: volved a cruzar la Joroba hacia la India. No soporto pensar en todos los que moriréis. Son demasiados los cazas y las baterías antiaéreas a las que tenéis que enfrentaros. Sería un suicidio, muchachos, un suicidio».

Así iba la guerra aérea en el Pacífico en el otoño de 1944. ¿Qué posición era más absurda, la de Curtis LeMay o la de Haywood Hansell? Fácil. De Guam a Japón era duro, pero de la India a Japón era una locura.

La pregunta más adecuada, sin embargo, es ¿qué efecto tenía el desatinado aprieto en que se encontraba cada uno en su manera de pensar? Empecemos por LeMay, una persona que se identificaba sobre todo con la resolución de problemas. Así era como le daba sentido al mundo. No era un hombre con un particular encanto personal o carisma. No era lo que se dice un intelectual de altura. Era un ejecutor. «Prefiero a un estúpido que haga algo — aunque lo que haga sea un error— que alguien que duda y no hace nada», diría él mismo tiempo después.

Esos eran los valores de LeMay. Así que imaginamos que está destinado en la India, a miles de kilómetros de la acción, y se le pide que resuelva un problema que no tiene solución. Es imposible llevar adelante la guerra aérea de un modo efectivo cuando gastas 12 litros de combustible cruzando el Himalaya por cada litro al otro lado.

Ni el ingenio ni la obsesión humana podían superar el obstáculo que suponía el Himalaya.

Entre las muchas consideraciones y reconsideraciones del legado de LeMay, ha habido todo tipo de teorías sobre qué lo llevó a hacer lo que hizo la primavera siguiente, cuando pasó a estar al mando de la guerra aérea en el Pacífico. Me pregunto si la explicación inicial y más sencilla no será esta: cuando alguien dedicado a solucionar problemas tiene por fin libertad para actuar, no deja que nada se interponga en su camino.

Luego estaba Haywood Hansell. El dilema al que se enfrentaba era otro: él era un auténtico creyente.

Lo primero que hizo Haywood Hansell al llegar a las Marianas fue preguntar, como habría hecho cualquier honrado miembro del Clan de los Bombarderos, cuál era el punto más vulnerable de la economía de guerra japonesa. ¿Dónde deberían atacar sus nuevos B-29? La respuesta para él fue obvia: las fábricas japonesas de construcción de aviones. Pero ¿dónde se encontraban esas fábricas?

Como recuerda Hansell: «Estábamos en Saipán con unos cuarenta o cincuenta B-29 [y] la fecha límite del 30 de octubre. Teníamos un plazo para realizar una operación contra la industria aeronaval [...] y no habíamos fijado el objetivo; no sabíamos dónde estaban las fábricas de aviones japonesas».

Así que un equipo voló desde Estados Unidos en un B-29 modificado para realizar labores de reconocimiento aéreo. Sacaron cientos de fotografías, que demostraban que la industria aeronáutica japonesa —en particular, la Nakajima Aircraft Company, hoy en día conocida como Subaru— estaba muy concentrada en los alrededores de Tokio. Los Aliados sabían que Nakajima

era la responsable de la mayor parte de los motores para aviones de combate japoneses. Hansell dijo: «Empecemos bombardeando esa fábrica, así inutilizaremos la fuerza de combate japonesa».

San Antonio Uno fue la primera misión importante, la que escapó del tifón por los pelos. Tras una semana de espera, los aviones de Hansell finalmente despegaron.

Los B-29 salieron de las Marianas, sobrevolaron el océano a varios miles de metros de altitud. Cuando se aproximaban a Japón, ascendieron a mayor altitud, lejos de todo peligro. Tomaron como referencia el monte Fuji y después viraron al oeste hacia Tokio. En la película de la Fuerza Aérea del Ejército sobre la guerra se ven unas imágenes aéreas de la ciudad mientras Ronald Reagan describe lo ocurrido:

Seis horas más tarde, a través de las nubes, lo vieron: el Fujiyama [el monte Fuji], antiguo símbolo de Japón. Después aparecieron algunos símbolos modernos. Bombas de fósforo y artillería antiaérea. Y cazas de combate [...]. En un radio de 24 kilómetros alrededor del Palacio Imperial viven 7 millones de japoneses, un pueblo al que antes considerábamos pequeño, delicado, educado y preocupado únicamente por los arreglos florales, los jardines de piedra y la cría de gusanos de seda. Pero no son gusanos de seda ni palacios imperiales lo que nuestros hombres buscan ahora. En las afueras de Tokio está la enorme fábrica Nakajima. ¿A qué esperas, compañero?

Un poco de humor negro.

San Antonio Uno fue una operación emblemática. Demostró que era posible llegar a Japón. Aun así ¿fue una operación militar de éxito? Después de la guerra, en una charla para los cadetes de la Academia de la Fuerza Aérea, Hansell intentó mostrar la cara positiva del asunto. «La operación no fue tan buena como nos hubiese gustado, pero fue un primer intento y nos demostró que se podía hacer, lo cual no estaba nada claro en aquella época».

Decir «La operación no fue tan buena como nos hubiese gustado» era, cuando menos, quedarse corto. El primer ataque dañó tan solo un 1 por ciento de la fábrica Nakajima. Hansell lo intentó de nuevo tres días después. Ninguna de las bombas alcanzó la fábrica. El 27 de diciembre volvió a enviar 72 B-29. No hicieron blanco en la fábrica pero acabaron incendiando un hospital. En definitiva, Hansell atacó la fábrica en cinco ocasiones y apenas le hizo nada.

Parte de la dificultad radicó en el problema que el Clan de los Bombarderos ya tuvo que afrontar en Europa: las nubes. Los bombarderos buscaban el objetivo con sus miras Norden y no lo encontraban. Sin embargo, había otro inconveniente debido a las condiciones meteorológicas, mucho más grave y mucho mayor de lo que nadie en aquel momento podía concebir.

Uno de los pilotos de los B-29 de Hansell, el teniente Ed Hiatt, sería entrevistado tiempo después para un documental de la BBC. Así describió una de las misiones:

Después de volar durante seis horas, alcanzamos la altitud de bombardeo [...]. Llegamos a los 11.000 metros de altitud y, justo en el momento en que nos apartábamos de la tormenta, apareció el monte Fuji frente a nosotros. Una panorámica maravillosa, la verdad.

El bombardero de Hiatt, un hombre llamado Glenn, empezó a realizar sus cálculos con la mira Norden para apuntar hacia la fábrica Nakajima, pero el telescopio de la mira no se alineaba con el objetivo, que poco a poco se iba acercando. Hiatt proseguía:

Se dio la vuelta y dijo: «No consigo centrar este maldito telescopio en el objetivo». [...] Así que llamamos al operador del radar para que comprobase la velocidad terrestre y [...] regresó y nos dijo que teníamos un viento de cola de 125 nudos. Dijo que volábamos a unos 772 kilómetros por hora. Es imposible; no podía ser. No hay vientos de esa fuerza.

«No hay vientos de esa fuerza». Ningún piloto de la Fuerza Aérea del Ejército había experimentado lo que les estaba ocurriendo a los bombarderos B-29 en Japón. Jamás habrían imaginado encontrarse con vientos como ese.

«Íbamos a 770 kilómetros por hora cuando deberíamos haber ido a 550 [...]. Dije: “Bien, Glenn, lanza las malditas bombas”. Lanzó las bombas y estábamos ya 20 kilómetros más allá del objetivo por culpa del viento», declaró Hiatt.

Estaban desconcertados. Y al regresar a la base no podían explicárselo a sus superiores.

Cuando fuimos a informarlos, nos sometieron a un tercer grado. No nos creían. «No hay vientos de 220 kilómetros por hora en Japón», decían.

«No es posible. No puede haber vientos así. Es mentira. No acertasteis a sobrevolar el objetivo; os lo estáis inventando». Y [...] llevábamos a nuestro oficial de operaciones con nosotros y verificó nuestra versión. Dijo: «El viento era así de fuerte».

El 21.º Escuadrón de Bombarderos tenía un equipo de meteorólogos. Se habían formado en la Universidad de Chicago. Los meteorólogos eran fundamentales para el éxito de los bombardeos, sobre todo antes de que se usaran radares sofisticados. Era preciso saber si habría nubes encima del objetivo. O si un tifón amenazaba con engullir a todo el equipo.

Sin embargo, en aquella época los meteorólogos solo disponían de herramientas rudimentarias. Sé que esto es una digresión, pero resulta fácil olvidar que la Segunda Guerra Mundial se libró en otra era tecnológica. Estaba a mitad de camino entre los siglos XIX y XX. La principal herramienta de los meteorólogos eran los globos, globos meteorológicos que flotaban en la atmósfera equipados con un pequeño conjunto de instrumentos que registraban el viento, la temperatura y la humedad y transmitían la información a tierra por radio.^[13]

John M. Lewis, investigador del Laboratorio Nacional de Tormentas Severas, que forma parte del Instituto de Investigación del Desierto, en Nevada, conoció a varios de los meteorólogos que trabajaron en la Fuerza Aérea del Ejército durante la guerra. Le pregunté si los globos estaban fijados a tierra mediante una soga. Su respuesta: «Oh, no. Los soltaban. Después, a medida que el globo ascendía en la atmósfera y bajaba la presión, se expandían y expandían. ¡Bum! Explotaban y caían al suelo con el instrumental. En aquella época, todos los instrumentos llevaban un mensaje: “Por favor, ¿podría devolver esto a la Universidad de Chicago? Esta es la dirección”».

En el teatro de operaciones del Pacífico, algo así, obviamente, no se podía hacer.

De modo que allí estaban los meteorólogos, en mitad del océano, para encargarse de uno de los trabajos más importantes del Ejército —desentrañar cuándo podían enviarse los bombarderos—, y se quedaron desconcertados. ¿Qué ocurría con los vientos superrápidos de los que hablaban los pilotos en el cielo de Japón?

Cuando le pregunté a Lewis si tenían algún motivo para sospechar que los vientos alrededor del monte Fuji serían tan increíblemente veloces, respondió: «No llegaron a esa conclusión hasta que regresaron los pilotos».

Al finalizar cada misión de bombardeo sobre Japón, en 1944, los equipos siempre contaban la misma historia cuando regresaban a la base. Tiempo después, Ed Hiatt recordaría:

Os diré hasta qué punto eran fuertes aquellos vientos: en una ocasión salió un avión de reconocimiento para tomar fotografías después de una misión y comprobar si había resultado efectiva, y el navegador llamó al piloto y le dijo que iban a una velocidad de casi 5 kilómetros por hora pero hacia atrás. Eso es algo que no te podías permitir, porque si ibas de este a oeste, habrías sido un blanco fácil para los cazas japoneses o su artillería antiaérea.

Los pilotos se habían topado con lo que acabaría llamándose «corriente en chorro», un río de aire que circunvala el globo a gran velocidad en lo más alto de la atmósfera, a partir de unos 6000 metros de altitud. Un científico japonés llamado Wasaburo Ooishi había descubierto la corriente en chorro en los años veinte mediante una serie de innovadores experimentos. Pero resultó que Ooishi era un ferviente devoto del esperanto, idioma creado artificialmente que estuvo en boga durante una breve época, y solo publicó sus hallazgos en esperanto, con lo que prácticamente nadie los leyó. Y como nadie había volado a la altitud que alcanzaba el B-29, no había información de primera mano sobre los vientos de la corriente en chorro. Eran un misterio.^[14]

John Lewis me lo explicó de la siguiente forma: «Esa rápida corriente de aire, muy estrecha, se mueve de norte a sur en ambos hemisferios. Básicamente, desplaza el aire helado de las regiones polares hacia latitudes más cálidas y ecuatoriales».

Cuando le pregunté qué anchura tenía la corriente en chorro, me respondió: «Yo diría que, de media, unos 200 kilómetros, más o menos, ni de lejos 1000 kilómetros, difícilmente 500 kilómetros, a veces solo 100».

Se trataba de un descubrimiento tan nuevo que nadie había reparado en que rodeaba el planeta entero. Lewis me comentó: «No se supo hasta principios de los años cincuenta, cuando empezamos a realizar observaciones rutinarias a alturas superiores en Estados Unidos [y] en algunos países de Europa».

La corriente en chorro gira alrededor de la Tierra, es una banda estrecha de vientos increíblemente rápidos. Se desplaza hacia los polos en verano y hacia el ecuador durante los meses de invierno.

Y en el invierno de 1944 y el inicio de la primavera de 1945, esa estrecha banda de aires huracanados pasaba justo por encima de Japón. Eso hacía que a los pilotos de Hansell les resultara imposible llevar a cabo los bombardeos de precisión que habían planeado. Si la cruzaban, el avión sería empujado de costado. Si volaban en contra, tendrían que esforzarse mucho para mantener la altura que les evitaría ser un blanco fácil para los japoneses. Si se dejaban llevar, irían demasiado rápido para apuntar adecuadamente.

El sueño ideado en Maxwell Field en los años treinta y materializado por el genio de Carl Norden tuvo que vérselas con una imparable fuerza en los cielos de Japón.

No se trataba de un obstáculo como los que el Clan de los Bombarderos tuvo que afrontar en Schweinfurt y Ratisbona. Allí, Hansell pudo justificarse pensando que el problema tenía solución, que el primer ataque había servido de aprendizaje, que los siguientes serían mejores y más precisos. Todo revolucionario entiende que el camino hacia una transformación radical nunca es llano. Los programadores de software hacen la versión beta, y después la 1.0 y más tarde la 2.0 porque saben que no lograrán su objetivo en el primer intento.

No obstante, para el problema de la corriente en chorro sobre Japón no existía la versión 2.0, no había ninguna revisión que Hansell pudiese utilizar para apuntalar su fe. El bombardeo de precisión desde gran altitud en medio de la corriente en chorro simplemente era inviable.

Los sueños de los revolucionarios se tuercen cuando se ven obligados a afrontar un obstáculo inesperado; no un obstáculo racional como la falta de experiencia o las prisas o los errores de cálculo, sino algo inamovible. Y en ese momento de vulnerabilidad y frustración, con su sueño hecho pedazos, a Haywood Hansell, como a Jesús en el desierto, se le apareció una tentación. «Jesús, lleno del Espíritu Santo, volvió del Jordán y fue llevado por el Espíritu al desierto por cuarenta días, y era tentado por el diablo», dice la Biblia.

¿Y qué hizo el diablo? Llevó a Jesús hasta lo alto de una montaña — según la leyenda, el pico que hay entre Jerusalén y Jericó— y le ofreció disfrutar del poder sobre todo lo que pudiese ver.

Y le llevó el diablo a un alto monte y le mostró en un momento todos los reinos de la tierra. Y le dijo el diablo: «A ti te daré toda esta potestad y la gloria de ellos, porque a mí me ha sido entregada y a quien quiero la doy. Si me adoras, todos serán tuyos.

Puedes tenerlo todo. La victoria sobre tus enemigos. El dominio de todo lo que se ve a 6000 metros de altura. Lo único que tienes que hacer es apartarte de tu fe.

CAPÍTULO SIETE

«SI ME ADORAS, TODO SERÁ TUYO»

1

La tentación de Hansell requiere dar un rodeo, solo en este capítulo, y alejarse de los aviones y los bombardeos y los fuertes vientos de Japón para acudir a un encuentro. Un encuentro secreto en Cambridge, Massachusetts, al principio de la guerra.

El presidente del MIT estaba allí, junto a, entre otros, un premio Nobel, el presidente de la Standard Oil Development Company y dos profesores: Louis Fieser, de Harvard, y Hoyt Hottel, del MIT, un gigante en su campo que tiempo después se convertiría en presidente y líder espiritual del grupo.

El encuentro se celebró a instancias de lo que acabaría siendo el Comité de Investigación para la Defensa Nacional. El CIDN era el grupo del Gobierno encargado de desarrollar nuevas armas para el Ejército estadounidense. Su más famosa creación fue, obviamente, el Proyecto Manhattan, la multimillonaria operación para crear una bomba atómica en Los Álamos. Pero el esfuerzo bélico era de tal magnitud que el CIDN tenía muchos otros proyectos en marcha. Mantenía a una serie de estadounidenses, medio escondidos, trabajando en proyectos protegidos por la oscuridad. Emprendía misiones de las que nadie supo nunca nada. Desarrollaba unas ideas por un lado y las contrarias por el otro. Durante los años de la guerra, para servirme de un cliché, la mano derecha del Gobierno de Estados Unidos no sabía qué estaba haciendo la mano izquierda. Y uno de los sombríos proyectos de la mano izquierda era el subcomité de Hoyt Hottel.

Al contrario que los genios reunidos en Los Álamos, esos hombres no estaban especializados en física. Su trabajo no consistía en encontrar mejores sistemas para hacer volar cosas por los aires. Eran químicos. Especialistas en

las consecuencias que entraña mezclar oxígeno, combustible y calor. Su cometido era hallar mejores sistemas para quemar cosas.

Después de la guerra, Hoyt Hottel recordaba: «En el 39, muchas personas pensaban que la guerra era en lo que, tarde o temprano, nos veríamos involucrados, y nos faltaba preparación [...]. Teníamos que estudiar mejor las bombas incendiarias».

El grupo de químicos, representantes de la industria y premios Nobel de Hottel empezó a reunirse en cuanto tenía ocasión. Hicieron planes; probaron cosas; maquinaron. Y el 28 de mayo de 1941, en un encuentro en Chicago, hicieron su primer adelanto importante. Hottel le comunicó a su comité que había ocurrido un extraño incidente en la fábrica de productos químicos DuPont de Delaware. Había allí un grupo que estaba trabajando con algo llamado «difenilacetileno». Es un hidrocarburo —un subproducto del petróleo— que, mezclado con pigmento, crea una pintura que se seca formando una dura y gruesa capa adhesiva. Pero esa película estallaba en llamas, lo que suponía un problema para una empresa de pintura como DuPont. Para los obsesos del fuego del comité químico de la CIDN, sin embargo, resultaba fascinante.

En la mesa de la reunión, uno de los hombres alzó la mano. «Le echaré un vistazo a eso». Se trataba de Louis Fieser, profesor de química de Harvard.

Fieser había nacido en Ohio en 1899. Se licenció en química en el Williams College y se doctoró en Harvard, donde consiguió dos becas de posdoctorado para Oxford y Frankfurt. Antes de la guerra, fue el primero en sintetizar la vitamina K. Su esposa, la igualmente brillante Mary Fieser, era su ayudante en las investigaciones. En aquella época no se contrataba a mujeres como profesoras de química, pero la pareja escribió uno de los libros de texto de química más importantes del siglo xx. Louis era totalmente calvo y un tanto fornido. Lucía bigote y siempre llevaba un puro.

Louis Fieser era también un hombre imaginativo y extravagante. Sus memorias científicas, publicadas en 1964, empiezan con su trabajo durante la guerra, pero no tardan en hacer detalladas descripciones de cosas como las bombas de bolsillo, que él denominaba, en un inspirado impulso de conciencia de marca, las Velas Harvard. Fieser dedica un capítulo a hablar de artefactos incendiarios enganchados a murciélagos. Hay una extensa digresión sobre cómo prender una fuga de petróleo de 3500 litros; los minuciosos planos de un comedero para pájaros a prueba de ardillas, y, el tiro de gracia, un capítulo sobre uno de sus muchos gatos, un siamés llamado Syn Kai Pooh.

En los archivos del Instituto de Historia de la Ciencia se guarda una extensa entrevista con un colega de Fieser llamado William von Egger Doering, que dio clases de química durante años en Yale y Harvard. La entrevista dura varias horas; y resulta extrañamente fascinante. Ofrece una panorámica sobre un grupo de científicos que tenían licencia para hacer un poco el loco. Doering recordaba el trabajo en el laboratorio de Fieser a principios de la guerra del siguiente modo:

Dios, ¿cuál era el compuesto que andábamos buscando? Oh, sí, nitrato de trinitrobenceno [Risas] [...]. Te explico: lo metes... ¿Recuerdas esos pesados tubos de Carius? Servían para algún tipo de análisis que se hacía diluyendo algo con ácido nítrico a alta temperatura. Son esos tubos de 3 milímetros de grosor, de unos 2,5 centímetros de diámetro y de unos 60 centímetros de largo. Metes unos 20 o 30 gramos de TNT, viertes un poco de bromo, no solvente. Sellas el maldito tubo, lo metes en una bomba — una bomba de hierro—, ya sabes, con un cable alrededor para subir la temperatura [Risas] [...]. Y, en efecto, si metes el tubo de calor en ese pequeño espacio, si estalla, el vidrio golpeará contra esa pequeña porción de la pared [Risas] a la izquierda y la otra a la derecha. Bueno, como es lógico, ¡la mitad de los tubos explotaban! [Risas]

Hay que tener en cuenta que Doering era uno de los mejores químicos de su generación. Publicó su primer artículo científico en 1939 y el último en 2008; trabajó durante ocho décadas. En todas las fotos que he visto de él, aparece con una pajarita de lunares. Sin embargo, en esa entrevista parece un niño de trece años con un juego de química.

El laboratorio estaba muy sucio, lleno de bromo, ¡así que nos preguntábamos cuándo estallaría el TNT! [Risas] [...]. Ay, Dios, ¡qué tiempos tan maravillosos! En alemán se describe a ciertas personas como *tierisch ernst*, que significa que son brutalmente honestos. ¡Debo confesar que no era algo que abundara [Risas] en aquellos días! [Risas]

Cuando Louis Fieser bajaba al laboratorio, fumando uno de sus omnipresentes cigarrillos, los estudiantes de posgrado le hacían bromas.

Louis siempre hablaba con su gente e invariablemente lanzaba el cigarrillo, todavía encendido, en el fregadero. El juego consistía en

adivinar cuándo bajaría para verter éter [Risas] en el fregadero con la esperanza de que prendiese fuego.

¡Con la esperanza de que prendiese fuego!

Para las personas que trabajaban en el laboratorio del sótano de Fieser el fuego no era solo un interés intelectual, sino también una obsesión, una fijación. Así que cuando Hoyt Hottel les dijo a los integrantes del subcomité que había algo en la pintura de DuPont que ardía de manera espontánea, ¿quién fue el que alzó la mano al instante? Fieser, por supuesto. «Le echaré un vistazo a eso». Y para que lo ayudara con esa investigación, Fieser de inmediato se volvió hacia otro de los miembros de la camarilla del sótano. En sus memorias escribe: «Me ofrecí voluntario principalmente porque disponía en mi grupo de investigación en tiempos de paz de un hombre especialmente cualificado para experimentar y evaluar componentes químicos peligrosos, el doctor E. B. Hershberg».

Hablé con el hijo de E. B. Hershberg, Robert Hershberg, y le pregunté cómo había entrado en contacto su padre con Fieser. Robert respondió: «Mi padre era de la zona de Boston [y] supongo que la respuesta más corta y rápida es que había un número limitado de puestos de trabajo para judíos, y a Fieser no podían importarle menos las cuestiones religiosas. Así que acabó en su laboratorio».

E. B. Hershberg era, según palabras del propio Fieser, «un experimentador magistral en el terreno de la química orgánica [...] también versado en cuestiones de ingeniería, dibujo técnico, carpintería [...] y fotografía [...]. Es más, Hershberg [...] tenía experiencia con el manejo de explosivos militares, detonadores, gases venenosos, latas de humo y granadas»; además había inventado toda una serie de aparatos, entre ellos «el agitador Hershberg, el motor de agitación Hershberg y el aparato de punto de fusión Hershberg».

Robert recordaba:

En nuestro sótano desactivábamos bombas y cosas por el estilo y [tengo] fotos de las explosiones que se produjeron. Y algunos de los artefactos incendiarios se guardaban en los cajones del escritorio. [...] Había cosas como cuadernos con artefactos incendiarios dentro; si te capturaban, podías sacar un bolígrafo y tenías media hora para escribir cualquier cosa y hacer lo que quisieses y salir de allí antes de que estallase y se incendiase el edificio entero.

Así era E. B. Hershberg.

De modo que Louis Fieser fue a Delaware para investigar el compuesto de DuPont que hacía que la pintura ardiese: difenilacetileno. Cuando regresó a Harvard, Hershberg y él empezaron a preparar cantidades de ese compuesto. Colocaban porciones en sartenes y las dejaban en el alféizar de la ventana del laboratorio del sótano de Fieser. Comprobaron que la sustancia, poco a poco, pasaba del estado líquido a convertirse en un gel espeso. Revolvían el gel con palos. Le prendían fuego, y se fijaron en que —y a partir de aquí cito el libro de Fieser porque esta era la idea fundamental— «cuando un gel viscoso arde no se licúa, sino que mantiene su viscosidad, su pegajosa consistencia. El experimento nos dio la idea de una bomba que pudiese esparcir grandes pegotes de gel pegajoso ardiendo».

Lanzas la bomba y el gel se dispersa. No es solo que la bomba estalle. En todas direcciones vuelan grandes pegotes de gel, que se enganchan a cualquier superficie con la que topen y siguen ardiendo y ardiendo y ardiendo.

Hershberg y Fieser tenían que encontrar ahora un modo de probar el nuevo concepto de los geles incendiarios. Así que construyeron una pequeña estructura de madera de 60 centímetros de alto en el laboratorio y compararon varias formulaciones de gel para ver cuál de ellas la hacía arder. El difenilacetileno era bueno, pero un gel de caucho y benceno era mejor. Y la gasolina funcionaba todavía mejor que el benceno. Probaron con láminas de caucho ahumado de color ámbar. Caucho crepé pálido. Látex de caucho. Caucho vulcanizado. Crearon un prototipo y se lo llevaron, metido en una maleta, en tren a Maryland. Cuando entregaron la maleta al mozo, este dijo: «Pesa lo suficiente para ser una bomba».

El siguiente intento fue con naftenato de aluminio, un alquitrán negro y pegajoso fabricado por una empresa química de las afueras de Elizabeth, New Jersey. El alquitrán no se mezclaba bien con la gasolina, pero solucionaron el problema añadiendo algo llamado palmitato de aluminio. Gasolina mezclada con naftenato de aluminio más palmitato de aluminio.

Napalm.

Robert Neer, autor de *Napalm: An American Biography*, me explicó por qué el napalm es tan efectivo:

Si quieres una bomba incendiara efectiva, una sustancia pegajosa es mucho más eficaz que otra que no lo sea, porque se adhiere a cualquier cosa y le transfiere su energía de radiación. Por eso el napalm es tan efectivo.

Si el material gelatinoso es demasiado blando o demasiado débil, no transferirá una gran cantidad de radiación a aquello a lo que se enganche. Piensa en un cóctel Molotov lleno de gasolina, que explota y suelta la gasolina. Puede quemar a alguien o alguna cosa de manera considerable, pero el fuego se apagará con relativa rapidez. En cambio, si lanzas napalm sobre algo, se quedará enganchado.

Un gel que fuera demasiado líquido produciría lo que llamaban desdeñosamente «compota de manzana». En otras palabras, no era lo bastante espeso o sólido en sus glóbulos como para adherirse a nada. Y algo con la consistencia perfecta formaría pedazos más grandes. Tenía que haber un equilibrio entre espeso y líquido. Y eso fue lo que consiguieron finalmente con el napalm.

Neer y yo visitamos el campo de fútbol de Harvard, justo detrás de la Escuela de Negocios, que está al otro lado del río visto desde el campus principal. Allí fue donde, en 1942, Hershberg y Fieser probaron el napalm. Hershberg había hallado el modo de transformar su nuevo gel en una bomba: insertando en medio de un bote de napalm una barra de TNT con una capa de fósforo blanco alrededor. El fósforo arde a elevada temperatura, así que el TNT al estallar mezclaría el fósforo ardiendo con el gel de napalm, que prendería, y lanzaría pegotes en todas direcciones. Para el armazón de la bomba, usaron una carcasa originalmente diseñada para gas mostaza. Robert Neer describió esa escena:

Era el día de la Independencia de 1942. Habían finalizado la formulación del gel incendiario el día de San Valentín, el 14 de febrero. Después trabajaron en el detonador de fósforo blanco, consiguieron las carcasas del Ejército y construyeron los prototipos.

Excavaron una balsa en el campo. La balsa era, según creo, de unos 30 metros de diámetro. Era una balsa de tamaño considerable porque no querían que nadie saliese herido. Pusieron la bomba de napalm, bastante grande, en una lata que pensaban hacer explotar en el centro. Así, colocaron la bomba justo en el centro de la balsa, que habían llenado de agua unos camiones cisterna del Departamento de Bomberos de Cambridge.

El nacimiento del napalm. Bautizado con 20 centímetros de agua en medio de un campo de fútbol en Harvard. Cuando investigaba sobre el asunto, Robert Neer se fijó en un pequeño detalle de las fotos de aquel día.

En las primeras instantáneas de la prueba, hay gente vestida de blanco jugando en las pistas de tenis. Después de que la bomba estallase, aparecen las pistas de tenis vacías [...]. Así que es posible que le dijese a todo el mundo que iban a probar una bomba de napalm, o tal vez les dejaron que siguiesen jugando al tenis y probaron la bomba y la gente salió corriendo. No lo sé. Nadie resultó herido en esas pruebas. Tras la detonación de la bomba catalogaron cuidadosamente la distribución y el tamaño de los glóbulos de napalm, porque eso era lo que determinaría la consistencia efectiva del gel.

Fieser y Hershberg llevaron otra vez su creación al Comité de Investigación para la Defensa Nacional y Hottel entendió que finalmente habían encontrado lo que andaban buscando: el napalm, creado en la Universidad de Harvard, perfeccionado en los campos que se extendían junto al serpenteante río Charles.

2

Nadie preguntó jamás para qué serviría el napalm. Se usaría contra Japón.

Pocos meses después de Pearl Harbor, dos investigadores estadounidenses publicaron un artículo en *Harper's Magazine*. Cuando llegase el momento de tomar represalias contra Japón, afirmaban los autores, había una forma muy sencilla de hacerlo. Fuego. Tomaron Osaka como caso de estudio. Las calles de Osaka eran muy estrechas. En las calles estrechas el fuego podía saltar con facilidad de un lado al otro. Y la ciudad no tenía muchos parques que pudiesen ejercer de cortafuegos.

Además, al contrario que las ciudades occidentales, las ciudades japonesas no estaban construidas con ladrillos y cemento. Las columnas, las vigas y los suelos de las casas eran de madera. Los techos eran de papel grueso impregnado en aceite de pescado. Las paredes eran de madera o de fino estuco. En el interior había tatamis: esteras de paja. Las casas japonesas eran un polvorín.

Tal como indicaban los investigadores: «Tras muchos cálculos, hemos concluido que la cobertura combustible en la zona de 40 kilómetros cuadrados de la sección central de Osaka supone un 80 por ciento, frente al 15 por ciento en el caso de Londres».

Un 80 por ciento; eso era casi toda la ciudad.

Los autores del artículo eran oficiales militares o políticos de la Casa Blanca. La idea de que se podía destruir —quemándolo hasta los cimientos— el 80 por ciento de una ciudad enemiga era una herejía. Era muy sabido que William Sherman, el general que lideró el Ejército de la Unión en su último y devastador desplazamiento hacia el Sur tras la guerra de Secesión, quemó la ciudad de Atlanta. Pero no toda Atlanta. Las zonas industriales y de negocios. No a los civiles en sus casas. Tras el ataque a Pearl Harbor, esa idea herética empezó a no parecerlo tanto. ¿No podía decirse que mucha de la producción industrial japonesa se hacía en las viviendas particulares? ¿No era cierto que gran parte del esfuerzo bélico se realizaba tanto en los salones de las casas como en las fábricas? Empezó a tomar forma un proceso gradual de racionalización.

Tami Biddle, historiadora de la Escuela de Guerra del Ejército, lo explica de este modo:

En lo que respectaba a Japón, seguíamos diciéndonos: «Bueno, hay muchas fábricas en las ciudades», que era lo que los británicos se habían dicho cuando empezaron a llevar a cabo bombardeos de área.

Si eres una persona con principios morales y quieres poder dormir por las noches y reconciliar lo que has hecho con tus principios, tienes que encontrar el lenguaje y los conceptos adecuados para poder decirte que lo que has hecho está bien...

La decisión que se tomó en ese momento fue: «De acuerdo, vayamos en serio. Tenemos que hacer todo lo que esté en nuestras manos para acabar con ese país».

Hoyt Hottel oyó esos rumores, esas racionalizaciones. ¿Leyó el artículo del *Harper's*? Seguro que sí. El CIDN le había pedido que investigase la utilidad de los componentes incendiarios como armas de guerra y por eso él decidió —como el buen científico que era— poner a prueba la nueva arma, el napalm. Preparó uno de los experimentos más elaborados de la guerra: una demostración de las bombas incendiarias en el Campo de Pruebas Dugway, unas instalaciones de 300.000 hectáreas que tenía el Ejército en pleno desierto de Utah.

«Aquellos generales no creían en lo que los científicos estaban haciendo. Solo creían en lo que podían ver. Tuvimos que construir un pueblo japonés y un pueblo alemán. Es sorprendente el esfuerzo que nos costó», comentaría

después Hottel. Construyeron dos grupos de réplicas perfectas de las casas de los enemigos en las tierras del desierto de Utah.

Hottel contrató a arquitectos de primer nivel. Para el pueblo alemán, llamó a Erich Mendelsohn, un brillante arquitecto alemán de origen judío que había diseñado algunos de los más hermosos y modernos edificios *art déco* de los años veinte y treinta. Para el pueblo japonés, reclutó a Antonin Raymond, que había vivido en Japón varios años y todavía hoy es probablemente el arquitecto occidental más celebrado en Japón.

Hottel recordaba con qué cuidado se construyeron las réplicas de los pueblos: «Decidimos que los tatamis de paja de arroz de 6 centímetros de grosor típicos de las casas japonesas eran importantes porque opondrían la mayor resistencia al paso de las bombas a través de los suelos uno tras otro. Así que teníamos que disponer de tatamis».

Construyeron 24 viviendas japonesas: 12 complejos con 2 unidades cada uno. Estaban equipadas con *soji* —las pantallas corredizas japonesas— e imitaciones perfectas de las contraventanas japonesas.

Antonin Raymond también fue muy exigente. Hottel recordaba: «Raymond quería que todo el trabajo de ebanistería se realizase bajo su supervisión en New Jersey. Queríamos levantar un pueblo en Utah, con madera que venía del Pacífico y se trabajaba en New Jersey, lo cual era absurdo».

El director del proyecto de Hottel, Slim Myers, era otro perfeccionista. «Slim dijo: “Maldita sea, tenemos que hacerlo todo perfecto. Esos generales no nos detendrán porque nos falte algo que sea realmente característico. Debemos hacerlo bien”».

En el verano de 1943, los pueblos modelo de Hottel estaban preparados para las pruebas. Los militares destinaron una flota de bombarderos a Dugway. Los aviones lanzaron uno tras otro sus bombas incendiarias. Y después de cada ronda, los equipos terrestres reconstruían lo que hubiese quedado dañado. Hottel lanzó en primer lugar las bombas termita británicas, avaladas por el comandante de la RAF Arthur Harris en sus bombardeos nocturnos sobre Alemania. Compararon los resultados con los del napalm de Hershberg y Fieser, metido en bombas que llevaban el nombre de M69. Hoyt Hottel y su equipo se mantuvieron al margen, anotándolo todo.

«No tardamos en decidir que no podíamos esperar al camión de bomberos. Tuvimos que salir corriendo para encargarnos de los fuegos. De hecho, tuvimos que salir antes de que lanzasen todas las bombas», contaba Hottel.

Hottel clasificó los fuegos que había visto en tres categorías de destrucción: a) incontrolable en cuestión de seis minutos, b) destructivo si no se controla y c) no destructivo. El napalm fue el vencedor sin lugar a dudas, con una efectividad del 68 por ciento en la primera categoría en las casas japonesas. Causaba fuegos incontrolables. Por el contrario, las termitas británicas quedaron, a mucha distancia, en segundo lugar. Con el napalm, Estados Unidos había creado su propia superarma. Y el Ejército estaba tan orgulloso de su nueva bomba que realizó varias películas promocionales en tono entusiasta.

El principal componente de la bomba M69 [es] un calcetín de estopilla que contiene una gelatina de gasolina especialmente procesada. Cuando se enciende, el relleno de gel se convierte en una masa ardiente y pegajosa que se esparce en un radio de 1 metro [...]. Arde aproximadamente a 500 °C durante ocho o diez minutos [...]. Para lanzarlas desde el aire, las M69 se ensamblan en grupos de 38 [...]. El racimo se abre al lanzarlo y cada bomba, arrastrando serpentinas de gasa, cae hacia el objetivo.

3

Imagine que usted es uno de los miembros del Clan de los Bombarderos y que está sentado viendo una de esas demostraciones en el Campo de Pruebas Dugway. Ha sido testigo de la meticulosa construcción del pueblo japonés. Oye los B-29 —sus B-29— bramando por los cielos para lanzar sus ardientes cargas. Ve las casas envueltas en llamas. ¿Qué habría extraído de todo eso?

Supongo que se habría sentido desconcertado. El Clan de los Bombarderos se apasionaba con el potencial de la mira Norden, una máquina que usaba la tecnología para redefinir la guerra, para hacerla más humana, para restringir los impulsos asesinos de los generales en el campo de batalla. Si no se aprovechaba el ingenio y la ciencia de los hombres para mejorar el modo en que los seres humanos gestionaban sus asuntos más ruinosos, entonces ¿cuál era el objetivo? Para eso precisamente servían las innovaciones tecnológicas.

Sin embargo, de repente, se encontraba en medio del desierto de Utah, bajo un sol abrasador, presenciando un ejercicio militar autorizado y financiado por los mismos militares estadounidenses que pagaban su mira de bombardeo. Lo malo era que esas personas utilizaban la ciencia y el ingenio

para crear bombas incendiarias, objetos para ser lanzados desde el cielo con la intención de causar incendios violentos e indiscriminados. Había pasado toda clase de penalidades para evitar lanzar bombas sobre cualquier cosa que no fuera un objetivo crucial. Ahora, en cambio, el ejército utilizaba sus aparatos para bombardeos de precisión con el fin de destruir las viviendas de la gente. Es decir, el Gobierno —sus propios jefes militares, en Washington— pretendían seguir una estrategia que violaba de forma flagrante sus principios. Y eso por no hablar del trabajo supersecreto que se hacía en el desierto de Nuevo México, donde las personas más inteligentes del mundo recibieron miles de millones de dólares para crear un arma tan devastadora, con unos efectos tan catastróficos que cambiaría para siempre la política mundial. Si las bombas incendiarias suponían una traición de la doctrina del bombardeo de precisión, ¿qué era entonces la bomba atómica? Santo Dios. Era un Judas tecnológico.

Con todo, es posible que, una vez pasada la indignación inicial, se lo pensase mejor. Tuviese una idea espontánea. Una tentación.

Porque el napalm resolvería todos los problemas que Haywood Hansell y sus bombardeos de precisión habían tenido que afrontar en la guerra hasta entonces. El bombardeo de precisión no funcionaba. Hansell luchaba en las peores condiciones que un comandante de combate había afrontado en toda la guerra aérea. Sus aviones no lograban alcanzar sus objetivos debido a los vientos en altitudes elevadas y a las nubes que cubrían Tokio. Así que quizá, seguiría el pensamiento, no haría falta preocuparse más por apuntar. Solo por reducirlo todo a cenizas. Aquel lugar era un polvorín. Lo único que Haywood Hansell tenía que hacer era pasarse al napalm. Podría someter a los japoneses a un bombardeo moral, aunque con un arma muchísimo más mortífera que las bombas que los británicos habían utilizado en Alemania. Una efectividad del 68 por ciento en la primera categoría sobre casas japonesas, donde los incendios se convertían en incontrolables en cuestión de seis minutos.

En la Biblia, Jesús pasó cuarenta días y cuarenta noches en el desierto siendo tentado por Satán. Haywood Hansell lanzó su primer ataque aéreo sobre Japón el 24 de noviembre de 1944. Su último día como jefe del 20.º Escuadrón de Bombarderos fue el 9 de enero de 1945. Permaneció cincuenta y cinco días en el desierto de las Marianas, donde lo tentaron para que abandonase todo aquello por lo que había luchado y en lo que creía a cambio de la oportunidad de vencer al enemigo japonés.

A lo largo de esos cincuenta y cinco días, la presión que tuvo que sufrir Hansell fue en aumento. El Ejército envió por mar miles de latas de napalm a

las Marianas. Le insistieron a Hansell a que probase —solo probase— un ataque a gran escala con bombas incendiarias sobre Japón.

Hansell perdió un B-29 en prácticamente todas las misiones importantes. El margen de error para regresar a las Marianas era tan estrecho que los aviones dañados a veces simplemente caían al Pacífico de camino a casa y nunca más volvía a saberse nada de ellos. La moral estaba por los suelos. El mismo general Hansell que un año atrás se mostraba tan absurdamente optimista con las posibilidades de los bombardeos de precisión ahora parecía taciturno y enojado. Tras otra misión fallida en la que fueron incapaces de hacer blanco en el objetivo principal, uno de los principales oficiales a las órdenes de Hansell, Emmett «Rosie» O'Donnell, les dio una charla a sus hombres. Intentaba levantarles el ánimo. «Muchachos, es duro. Es una misión dura. Pero estoy orgulloso de vosotros, lo estamos haciendo bien». En ese momento, Hansell se puso en pie. Y alzó la voz.

«No estoy de acuerdo con Rosie. No creo que os estéis ganando las lentejas ahí afuera. Y la misión. Si todo sigue así... la operación fracasará». Hansell puso en un aprieto a uno de sus oficiales frente a todos sus hombres, algo que un comandante en jefe nunca debía hacer si lo que pretendía era que sus hombres lo respetasen.

El historiador Stephen McFarland me describió a Hansell de este modo:

Era, en cierto sentido, una especie de personaje trágico. Su punto fuerte era la cabeza. Ayudó a formular aquella estrategia, ayudó a señalar las fábricas que había que bombardear en Alemania y Japón. Era casi un filósofo. Era más bien un intelectual. Era más bien... No sé cómo decirlo, como uno de esos bichos raros que llevan bolígrafos en el bolsillo de la camisa.

No era un oficial de combate. No era un gran líder. Hablaba según elevados ideales [...]. Nunca maldecía, y los comandantes que, en la guerra, nunca maldicen, no son muy apreciados por los pilotos. Estos quieren a alguien que tenga los pies en el suelo, que entienda de qué va la cosa.

Poco a poco, Hansell fue quedándose solo. La historiadora Tami Biddle lo expresa así:

Creo que cuando un comandante se pone al frente con una idea de qué es lo que va a funcionar, en un principio le creen. Tienen que creerle porque

no puedes enviar al combate a muchos hombres si no creen en lo que estás haciendo.

Envías a combatir a tus hombres siguiendo una idea, y te aferras a esa idea sobre lo que tienes que hacer para que todo funcione y para justificar las vidas y para justificar la sangre y el dinero...

Creo que cuando los comandantes trabajan sobre el terreno, haciendo algo tan intenso como lo que Hansell intentó hacer entre octubre y diciembre de 1944, se obsesionan. Creo que tenía una única cosa en la cabeza y estaba completamente convencido de que iba a lograr que funcionase.

En un momento dado, a finales de diciembre, el segundo oficial al mando de la Fuerza Aérea del Ejército, Lauris Norstad, le dio a Hansell una orden directa: lanzar un ataque con napalm contra la ciudad japonesa de Nagoya lo antes posible. Según palabras del propio Norstad, era un «requisito urgente que respondía a un plan». Hansell realizó un ataque de prueba y quemó poco más de una hectárea de la ciudad. Después hizo muecas, se encogió de hombros, lo retrasó y prometió hacer algo más grande llegado el momento, tal vez cuando hubiese acabado su otra tarea.

No cayó en la tentación.

Y precisamente por eso, Norstad voló hasta allí desde Washington. Podemos imaginar el momento. La visita del dignatario que viene de casa. Una guardia de honor en la pista de aterrizaje. Whisky, puros y chismorreos en la barraca Quonset de Hansell. Pero entonces Norstad se vuelve hacia Hansell y, sin previo aviso, le dice: «Te quedas fuera. Voy a reemplazarte por Curtis LeMay».

«Sentí que se había abierto la tierra bajo mis pies; me quedé completamente hundido». Así fue como, tiempo después, describió sus sentimientos el propio Hansell. Le dieron diez días para terminar su trabajo. Echó a andar aturdido.^[15]

La última noche que pasó en Guam, Hansell se emborrachó y cantó con sus hombres: «Los viejos pilotos nunca mueren, nunca mueren, solo vuelaaan lejooos».

Curtis LeMay llegó a la isla para tomar el mando montado en un B-29. Los dos hombres posaron juntos para una foto. LeMay dijo: «¿Dónde quieren que me coloque?». La cámara hizo clic.

Después enviaron a Hansell a casa para que dirigiese una escuela de formación en Arizona. Su guerra había acabado.

«Luego leí unas cuantas entrevistas que le hicieron —me dijo el

historiador Stephen McFarland—. Leí unas cuantas de sus cartas y puedo decir que era una persona reflexiva y cariñosa. Era un auténtico creyente, pero no era uno de esos hombres dispuestos a matar a cientos de miles de personas. Simplemente, no era así. Su corazón no era así».

CAPÍTULO OCHO

«TODO SON CENIZAS. ESO Y AQUELLO Y LO DE MÁS ALLÁ»

1

El historiador militar Conrad Crane es experto en el teniente general Curtis LeMay. Le pregunté con qué actitud asumió LeMay el cargo de jefe del Escuadrón de Bombarderos después de relevar a Haywood Hansell en enero de 1945.

Crane me dijo: «Cuando tomó el mando del 21.º Escuadrón de Bombarderos, al llegar a las Marianas, no tenía una estrategia final elaborada. Seguía mostrándose receptivo». Si Hansell era inflexible, un hombre de principios, LeMay era justo lo opuesto.

Lo primero es lo primero. A LeMay no le gustaba la infraestructura militar de las Marianas. Lo había levantado todo la unidad de la Armada especializada en obras de ingeniería civil y construcción, los Seabees. LeMay no había perdido un ápice de su animadversión por la Armada, pues creía que lo habían engañado años atrás en aquel ejercicio de bombardeo.

Crane cuenta lo siguiente:

Miró a su alrededor y vio lo primitivas que eran las instalaciones y dijo: «Esto no servirá». [...] Lo invitaron a una cena con el almirante Nimitz, que también estaba destinado en las Marianas y fue a donde Nimitz y vio que era un lugar decorado [...] casi un palacio, y fue una cena muy formal al estilo de la Armada, con manteles y servicio y todo eso. Así que él invitó al almirante Nimitz a que le devolviese la visita y cenase con él un par de días después. El almirante Nimitz correspondió y se sentaron en unas cajas en la barraca Quonset y comieron raciones C. Al final de la cena, Nimitz miró a LeMay y le dijo: «Entiendo a qué te refieres». Y

entonces empezó a enviar más materiales de construcción a LeMay para ayudarlo a acabar el resto de las instalaciones.

LeMay empezó llevando a cabo su propia versión de la estrategia de su antecesor. Decidió atacar la fábrica de aviones Nakajima de Tokio. Tenía que aclarar que el fracaso de Hansell no se debía únicamente a Hansell.

Envío su primera misión contra Nakajima en enero, después otra en febrero y otra más a principios de marzo. Cientos de B-29 cubrieron el largo trecho hasta Japón. Pero, al final, la fábrica seguía en pie.

Había topado con el mismo obstáculo que Hansell. ¿Cómo conseguiría obligar a los japoneses a rendirse si desde el aire era incapaz de alcanzar ningún objetivo? Según Crane, «No se podía corregir nada más. Así que dijo: “De acuerdo, voy a tener que intentar algo diferente”».

Empezó con el viento. La corriente en chorro es una fuerza imparable. No podía evitarse y LeMay entendió que imposibilitaba cualquier intento. El argumento del bombardeo de precisión partía de la premisa de que se volase alto, muy por encima del alcance del fuego antiaéreo enemigo. LeMay descartó esa parte. Decidió que los B-29 tenían que volar por debajo de la corriente en chorro.

Después estaban las nubes. La mira Norden solo funcionaba si el bombardero podía ver el objetivo. Pero en Japón había casi tantas nubes como en Inglaterra. En febrero de 1945, el equipo de meteorólogos de Guam le dijo a LeMay que en marzo no cabía esperar más de siete días lo bastante despejados para bombardear con buena visibilidad. En abril y mayo tal vez serían seis días, y cuatro en junio. ¿Acaso se podía organizar un ataque sostenido en Japón si apenas contaban con seis o siete días al mes para bombardear?

En la autobiografía de LeMay hay una extensa sección que es un extraño monólogo interior, en el que el comandante escribe:

¿Cuántos teníamos que morir sin conseguir fruto alguno, justo aquí, en estas islas? Montábamos los aviones, montábamos las bombas, teníamos gasolina, suministros, efectivos. Teníamos la tripulación, todo preparado para salir de misión. Pero ¿qué podíamos hacer? Sentarnos a esperar que cambiase el tiempo [...]. ¿qué debía intentar hacer entonces? Teníamos que independizarnos de las condiciones atmosféricas. Y cuando estuviésemos preparados, nos pondríamos en marcha.

¿Qué significaba eso de independizarse de las condiciones

atmosféricas? Significaba que volarían no solo por debajo de la corriente en chorro, sino también por debajo de las nubes. Les pediría a los pilotos de los B-29 que volasen a entre 1500 y 2700 metros de altitud, más bajo de lo que nadie hubiese imaginado en una misión de bombardeo.

Crane explica: «Cuando entendió que iba a tener que volar a baja altitud, eso lo llevó a toda una serie de conclusiones».

El siguiente paso lógico: se suponía que los bombardeos de precisión se llevaban a cabo durante el día. Tenías que ver el objetivo para poder alinear la mira. Pero si volaban bajo a la luz del día, los bombarderos de LeMay serían blancos fáciles para las defensas antiaéreas japonesas. Por eso decidió: «Tenemos que volar al amparo de la noche».

La corriente en chorro y las nubes obligaban a volar bajo. Volar bajo obligaba a hacerlo de noche. Y la decisión de pasar a los bombardeos nocturnos obligaba a descartar los bombardeos de precisión: había que dejar de jugar con la mira Norden, de volar en formaciones apretadas con el fin de coordinar los ataques, de atormentarse buscando la ubicación exacta del objetivo.

¿Y qué arma se usaría para ese tipo de ataques? Napalm. El napalm funcionaría de maravilla.

A LeMay se le habían metido en la cabeza la rabia por lo ocurrido en Schweinfurt y la frustración ante las imposibles condiciones en la India. Así que, en la barraca Quonset de Guam, se dijo: «Ahora voy a hacer las cosas a mi manera». Redactó un plan para su primer gran ataque y, en lugar de nombrar el objetivo preciso —como siempre había insistido en hacer el Clan de los Bombarderos— se limitó a escribir: «Tokio». Cuando envió el plan a Washington para que lo aprobara su superior, el general Hap Arnold, se aseguró de que llegase a su despacho cuando él no estuviese, «para poder iniciar ese primer ataque antes de que Arnold tuviese siquiera la oportunidad de echarle un vistazo —dice Crane—. Porque entendió que iba a correr un riesgo. Los B-29 eran muy valiosos [...]. Estábamos hablando de volar de noche, a escasa altitud. Prescindió de la mayor parte de la munición y de los artilleros».

Lo único que LeMay les permitió llevar a sus pilotos para defenderse era el artillero de cola. Al resto de los artilleros los eliminó. Quería librarse de cualquier exceso de peso para poder cargar con la máxima cantidad de napalm posible.

Los aviadores que volaron en aquella misión jamás olvidarían el momento en que recibieron las instrucciones. El piloto David Braden lo describió de este modo:

La gente no sabía qué decir, porque nunca nos habíamos planteado hacer otra cosa que vuelos a mucha altitud.

Y cuando salimos vimos que habían pintado la parte baja de los aviones de color negro. Así que supimos que se trataba de algo diferente [...]. La mayoría de los muchachos pensó que era una misión suicida. Algunos de ellos escribieron cartas de despedida a sus familias, ya sabes, por la baja altitud [de los vuelos].

Para que quede claro, 1500 metros de altitud no solo era volar bajo. Volar a 1500 metros era algo inaudito. Veinte años después, Haywood Hansell todavía se mostraba atónito ante la insensatez que entrañaba la idea de LeMay:

Me han preguntado si yo habría hecho una cosa así. Creo con total sinceridad que la respuesta es no. Creo que habría empezado a planteármelo a partir de 4500 metros.

Pero empezar volando a una altitud tan baja como 1500 o 3000 metros sin conocer la densidad real de las defensas antiaéreas fue, en mi opinión, muy peligroso y también muy valiente, si la cosa salía bien. Imagino que fue una decisión personal del general LeMay.

Fue muy peligroso y también muy valiente. No es necesario leer entre líneas para lo que quería decir Hansell. El día en que LeMay informó a sus pilotos casi se las vio ante un motín. Con todo, si hubiésemos hablado con él esa mañana, nos habría dicho: «¿Qué otra opción tengo?». O, como señaló tiempo después: «Bueno, me levanté un día y ya llevaba allí dos meses sin conseguir gran cosa. Tenía que hacer algo».

¿Acaso iba a quedarse allí sentado a esperar a que se aclarase el cielo, a que la corriente en chorro se desplazase y a que sus bombarderos se convirtiesen en virtuosos de la mira Norden? En una entrevista grabada tiempo después de la guerra, dejó claro que no se quitaba de la cabeza la caída en desgracia de Hansell. Así respondió a las preguntas relativas a su estrategia:

PREGUNTA: General LeMay, ¿cómo surgió la idea de los bombardeos incendiarios a baja altitud?

LEMAY: Barajábamos un montón de alternativas. Básicamente, fue una decisión mía. La tomé yo [...]. Nadie dijo nada de bombardeos incendiarios nocturnos. Pero debíamos obtener resultados y yo tenía que asegurarme de ello. Si no lográbamos nada, o nuestras suposiciones eran incorrectas, enviarían a otro comandante. Eso fue lo que le ocurrió a Hansell. No obtuvo resultados. Y había que conseguirlos.

2

Prácticamente todos los relatos que conforman la leyenda de LeMay hablan de su sangre fría, su brutalidad, su inalterable calma.

En el capítulo 4 de este libro lo he citado en referencia a los inicios de la guerra, tras regresar de una misión de bombardeo en Europa.

PREGUNTA: Coronel LeMay, ¿cómo ha ido la salida de hoy?

LEMAY: Bien, bastante bien, pero ha sido un tanto aburrida en comparación con otras que hemos hecho. No nos topamos con cazas enemigos y el fuego antiaéreo era escaso y muy poco preciso.

Acababa de aterrizar tras sobrevolar territorio enemigo durante horas, acosado desde abajo por las defensas antiaéreas mientras los cazas alemanes lo atacaban por todas partes. «Ha sido un tanto aburrida en comparación con otras que hemos hecho».

En Europa, LeMay había insistido en que los pilotos no realizaran maniobras evasivas y volasen directamente hacia sus objetivos. A todos sus pilotos les aterraba esa estrategia porque pensaban que el fuego antiaéreo los derribaría. Así que LeMay dijo: «Lideraré la primera misión». Recordemos cómo lo explicó después: «Funcionó. Tengo que admitir cierto desasosiego por mi parte y por parte también de otras personas de la unidad durante el primer bombardeo directo, pero funcionó».

Uno de los pilotos de LeMay dijo que, cuando le confesó sus temores a LeMay, este replicó: «Ralph, probablemente vas a morir, así que lo mejor será que lo aceptes. Lo sobrellevarás mucho mejor». Ese es el LeMay que conocemos.

Sin embargo, de vez en cuando aparecen retazos de otro LeMay; por ejemplo, cuando dice: «Tengo que admitir cierto desasosiego». Es una forma de decir «Estaba aterrizado», pero obviamente no podía permitir que nadie lo notase.^[16] No puedes llevar a los hombres a la batalla si sienten tu miedo, así que el terror se convierte en encogimiento de hombros y un poco de

eufemismo épico. LeMay se mostraba intransigente con sus hombres en tanto que era implacable a la hora de prepararlos y entrenarlos, pero tenía un motivo para comportarse así. Se preocupaba por ellos. En un artículo sobre LeMay escrito por St. Clair McKelway, que sirvió a sus órdenes en Guam, hay una frase que a mi juicio explica este detalle a la perfección. LeMay hizo lo que hizo porque tenía «un corazón que se asqueaba ante la mera idea de que la falta de disciplina y formación supusiese un perjuicio para sus hombres».

En las memorias de LeMay, solo hay un momento en el que parece bajar la guardia en el terreno emocional: cuando describe la primera vez que vio un avión. Era un niño y estaba en el jardín de su casa, en el modesto barrio de Columbus, Ohio, en el que vivía su familia.

De repente, por encima de mi cabeza apareció una máquina voladora. Salió de la nada. Allí estaba y yo quería atraparla [...].

Los niños pueden dedicarle muchísima energía a una idea o un ideal, a su afán por conseguir lo que desean. Nadie me contuvo, nadie estaba a mi lado para decirme: «Verás, solo eres un niño pequeño. Ese avión está muy alto, en el cielo, y poco importa lo rápido que corras, no podrás atraparlo. No conseguirás estirarte lo suficiente para alcanzarlo». Pensé que podía agarrar el avión y quedármelo para siempre. Así que fui corriendo a por él

Atravesó corriendo los jardines de los vecinos, los solares vacíos, las aceras. Pero obviamente no pudo atraparlo. «Después desapareció. Su maravilloso sonido y su potencia y la extravagante ilusión de aquella Cosa, una Cosa hecha de madera y metal, atravesando el aire».

Regresó a casa. Y se echó a llorar.

La única ocasión en que LeMay se permitió una emoción auténtica fue al contar una historia de su infancia, en la que el objeto de su afecto fue un aparato mecánico. Resulta sencillo entender la visión moral de personas como Haywood Hansell o los otros miembros del Clan de los Bombarderos, porque utilizan las grandes palabras de la moral. ¿Podemos librar una guerra de un modo que no perturbe nuestras conciencias? En cambio, para entender a LeMay hay que esforzarse un poco más.

La hija de LeMay, Jane LeMay Lodge, habló de esto en una entrevista realizada en 1998.

Aparecieron un par de artículos muy negativos que decían que estaba dispuesto a iniciar la Tercera Guerra Mundial y que era un belicista y un halcón [...]. Pero concedió una entrevista durante la guerra, cuando llevaron a cabo aquel bombardeo a baja altitud —y no pudo participar en esa misión—, cuando se quedó en la pista de aterrizaje, contando los aviones, sabiendo cuántos habían despegado.

Contó los aviones. Se quedó allí hasta ver regresar al último de ellos. Un hombre insensible y sádico, al que no le importara dónde iba o a quién tenía que pisar, no haría una cosa así.

Pero ¿cómo habría justificado LeMay los bombardeos incendiarios que pretendía infligir a Japón? Pues habría dicho que formaba parte de la responsabilidad de un líder militar acortar la guerra todo lo posible. La duración de la guerra, y no sus técnicas, era lo que causaba el sufrimiento. Preocuparse por las vidas de los hombres —y el daño infligido al enemigo— significaba gestionar la guerra del modo más implacable, concluyente y devastador posible. Porque si, actuando de la forma más implacable, concluyente y devastadora, acortabas dos años de guerra en uno solo, ¿no conseguías acaso el resultado más deseable?

Satán tienta a Jesús ofreciéndole el dominio de las cosas que ve —la oportunidad de vencer al Imperio romano—, siempre y cuando acepte, como dijo un teólogo, «la tentación de hacer el mal para obtener el bien; justificar la legitimidad de los medios por la grandeza del resultado». Haywood Hansell se puso del lado de Jesús en esta cuestión: nunca hay que hacer el mal para provocar el bien. Pero LeMay pensó largo y tendido en la propuesta de Satán. Habría aceptado los medios ilegítimos si estos lo conducían a un bien más ventajoso.

Años después explicó: «La guerra es un medio, un asunto desagradable, y vas a matar a mucha gente. No hay modo de evitarlo. Creo que cualquier comandante con sentido de la moral intenta minimizar los efectos lo máximo posible y, para mí, el mejor modo de minimizar es hacer que la guerra acabe lo antes posible».

Esto fue lo que les dijo a sus hombres cuando les planteó la nueva misión: «Lo que voy a proponeros parece una locura, lo sé. Pero es nuestra única oportunidad de acabar con esta guerra. Si no, ¿qué opciones tenemos? ¿Queréis volver a los días de Haywood Hansell, sentados en la pista de despegue, esperando a que se despeje el cielo? En ese caso nos quedaremos aquí un montón de años». En Alemania, los nazis estaban a punto de rendirse. En Estados Unidos, la gente se había pasado cuatro años sacrificándose para

apoyar la guerra y estaba agotada. Curtis LeMay pensaba que no había tiempo que perder. Tenía que actuar.

3

Y así llegó la Operación Encuentro. La noche del 9 de marzo de 1945. El primer ataque a gran escala de Curtis LeMay sobre la ciudad de Tokio.

Esa tarde se celebró la obligatoria rueda de prensa. El general Lauris Norstad, el hombre que había mandado a casa a Haywood Hansell, había volado de nuevo desde Washington. LeMay y él informaron a los corresponsales de prensa y les dijeron lo que podían y revelar y lo que no. Después los aviones empezaron a despegar, uno a uno, desde los aeródromos de Guam, Tinián y Saipán; más de trescientos B-29 en total, un escuadrón. Cargaban con todo el napalm posible. LeMay se quedó junto a la pista, contando los aviones.

Los bombarderos no empezarían a llegar a Tokio hasta primera hora de la mañana siguiente. Así que, para hacer balance, no quedaba otra que esperar. Por la tarde, LeMay fue a la sala de operaciones, se sentó en un banco y se fumó un puro.

St. Clair McKelway, el oficial de la base al cargo de las relaciones públicas, lo encontró allí, solo, a las dos de la madrugada. LeMay había enviado a todo el mundo a dormir. «Soy yo el que tiene que pasar por este trago —le dijo LeMay—. Pueden salir mal un montón de cosas... No consigo dormir... Por lo general, no tengo problemas con eso, pero esta noche sí».

McKelway escribiría tiempo después una larga serie de artículos para *The New Yorker* sobre el tiempo que pasó con LeMay en Guam.^[17] Su relato sobre la interminable noche de espera merece ser citado extensamente:

Al decidir enviar sus B-29 a sobrevolar Tokio a entre 1500 y 1800 metros de altitud, LeMay incrementaba el riesgo de que fuesen alcanzados, y tenía un profundo sentimiento de responsabilidad personal respecto a sus hombres; estaba poniendo en peligro el éxito del programa B-29 en su conjunto, lo cual [...] le afectaba tanto en lo emocional como en lo relativo al servicio; también estaba arriesgando su propio futuro, no solo, me da la impresión, como oficial del Ejército sino como ser humano. Si perdía el 70 por ciento de sus aviones debido a esa decisión, o el 50 por ciento, o el 25 por ciento, estaría acabado, e imagino que un hombre como

él estaría acabado en todos los sentidos posibles de la palabra, porque habría perdido la confianza en sí mismo.

McKelway se sentó al lado de LeMay en el banco. «Si este ataque sale tan bien como creo que saldrá, acortaremos la guerra», le dijo LeMay a McKelway. Lo mismo que decía siempre. Miró la hora. Los primeros informes desde Japón todavía tardarían media hora.

«¿Te apetece una Coca-Cola?», preguntó LeMay. «Puedo entrar en mi barracón sin despertar a los muchachos y sacar dos Coca-Colas; podríamos bebérmolas en mi coche. Con eso pasaríamos buena parte de la media hora» [...]. Nos sentamos a oscuras, de cara a la jungla que rodeaba el cuartel y que crecía más espesa entre el límite de la zona que habíamos despejado y el mar.

Aquellos dos hombres siguieron esperando durante la que acabó convirtiéndose en la noche más larga de la guerra.

4

Al llegar a su destino, la flota de B-29 de Curtis LeMay tenía enfrente la zona rectangular de 20 kilómetros cuadrados que conformaba el centro de Tokio, a ambos lados del río Sumida. En esa zona había una parte industrial, una comercial y miles de viviendas de familias trabajadoras, y en aquella época era una de las áreas urbanas más densamente pobladas del mundo.^[18]

Las primeras Superfortalezas llegaron a Tokio justo después de medianoche y lanzaron balizas para marcar el objetivo. Después llegó el ataque. Cientos de aviones: bestias mecánicas de grandes alas rugiendo sobre Tokio, volando tan bajo que toda la ciudad vibró con el retumbar de los motores. La preocupación de los estadounidenses por las defensas antiaéreas de la ciudad resultó no tener fundamento alguno: los japoneses estaban totalmente desprevenidos respecto a una fuerza de ataque que se presentara a 1500 metros de altitud.

Las bombas cayeron de los B-29 en racimos. Eran pequeños tubos de acero, de unos 2,5 kilos cada uno, llenos de napalm. Bombas de escaso tamaño, con una larga gasa en el extremo, por lo que, si uno hubiese

observado el cielo aquella noche en Tokio, sin duda habría visto una escena de extraordinaria belleza: miles de brillantes dagas verdes cayendo a la tierra.

Y entonces, bum. Al impactar, miles de pequeñas explosiones. El abrumador olor de la gasolina. Pedazos de napalm ardiendo y saliendo disparados en todas direcciones. Y después, otra oleada de bombas. Y otra. El ataque se prolongó durante al menos tres horas; se lanzaron 1665 toneladas de napalm. El equipo de LeMay había previsto con anterioridad que tal cantidad de bombas, lanzadas desde tan cerca, crearía una tormenta de fuego, un incendio tan intenso que durante un tiempo generaría sus propias corrientes de aire. Tenían razón. En una zona de 40 kilómetros cuadrados, ardió todo.

Los edificios se consumían antes incluso de que los tocasen las llamas. Las madres se alejaban corriendo del fuego con sus hijos pequeños atados a la espalda para descubrir, cuando se detenían a tomar aliento, que los niños estaban ardiendo. La gente se tiraba a los canales del río Sumida para acabar ahogada en cuanto llegaba la corriente o le caían encima cientos de personas. Algunos intentaron agarrarse de los puentes de acero, pero el metal se calentó tanto que acabaron soltándose y cayendo a una muerte segura.

Esa noche, volando en círculos alrededor de Tokio, coreografiaba el ataque el maestro bombardero, la mano derecha de LeMay, Tommy Power. El historiador Conrad Crane cuenta que Power estaba en la cabina haciendo dibujos de todo lo que veía:

[Power] comentó: «El aire estaba tan lleno de material incendiario que no había forma de pasar». A las 2.37, la zona visible de fuego era de unas 40 manzanas de largo y 15 de ancho. El humo ascendía hasta una altura de 7500 quinientos metros [...].

Cuando hizo su último dibujo, más o menos una hora después [...] del primero, había básicamente una veintena de zonas distintas de entre 50 y 1000 manzanas ardiendo al mismo tiempo. Y su último informe indica que el destello de los incendios podía verse a 240 kilómetros de distancia.

Tras la guerra, el Estudio sobre Bombardeos Estratégicos de Estados Unidos concluyó lo siguiente: «Probablemente, durante los incendios de Tokio, en un plazo de seis horas perdieron la vida más personas que en cualquier otro momento de la historia de la humanidad». Aquella noche perecieron unas cien mil personas. Las tripulaciones que completaron la misión regresaron estremecidas.

El aviador David Braden recordaba: «Lo cierto es que cuando veías aquellas ciudades en llamas parecía como si estuvieses mirando la boca del infierno. Quiero decir que es imposible imaginar un fuego como aquel».

Conrad Crane añadió: «Volaban a 1500 metros de altitud, muy bajo [...]. Lo bastante bajo para que el olor de la carne quemada permease en los aviones [...]. Cuando aterrizaron en las Marianas tuvieron que fumigar los aparatos, porque el olor a carne quemada se notaba en el interior».

La noche siguiente, en Guam, despertaron a LeMay a eso de la medianoche. Las fotos aéreas que habían tomado durante el ataque ya estaban reveladas. Cuando se supo la noticia, todo el mundo se levantó de la cama. Fueron en jeeps, y la sala quedó abarrotada. LeMay, todavía en pijama, colocó las fotografías sobre una enorme mesa bajo una brillante luz. Se produjo un momento de un silencio conmovedor. St. Clair McKelway, que estuvo en la sala junto al resto de los hombres, recordaba a LeMay abarcando con un gesto la amplia zona de devastación. «Todo esto ha desaparecido — dijo LeMay— Esto fuera, y esto y esto y esto».

El general Lauris Norstad se puso a su lado y añadió: «Todo son cenizas. Eso y aquello y lo de más allá».^[19]

CAPÍTULO NUEVE

«DESTRUCCIÓN IMPROVISADA»

1

Tras el ataque a Tokio con bombas incendiarias de marzo de 1945, Curtis LeMay y el 21.º Escuadrón de Bombarderos asolaron el resto de Japón como animales salvajes. Osaka. Kure. Kobe. Nishinomiya. LeMay arrasó el 68,9 por ciento de Okayama, dos tercios de Tokushima, el 99 por ciento de Toyama; en total, 67 ciudades japonesas en medio año. En el caos de la guerra, resultó imposible determinar cuántos japoneses murieron. Tal vez medio millón. Tal vez un millón. El 6 de agosto, el Enola Gay, un B-29 especialmente preparado, voló desde las Marianas hasta Hiroshima y lanzó la primera bomba atómica de la historia. Aun así, LeMay siguió a lo suyo. En sus memorias, los ataques nucleares no ocupan más que un par de páginas. Fueron cosa de otras personas.

Nuestros B-29 fueron a Yawata el 8 de agosto y quemaron el 21 por ciento de la ciudad, y el mismo día otros B-29 llegaron a Fukuyama y quemaron el 73,3 por ciento. Aun así, nadie se vino abajo cuando la segunda bomba nuclear cayó sobre Nagasaki el 9 de agosto. Seguimos volando. Fuimos a Kumugaya el 14 de agosto [...], 45 por ciento de la ciudad. Nuestra última misión fue ese mismo día [Isesaki], donde quemamos el 17 por ciento del objetivo. Los aviones regresaron a casa, a las Marianas, y nos dijeron que Japón se había rendido.

LeMay siempre mantuvo que las bombas atómicas fueron superfluas. El verdadero trabajo ya se había hecho.

Hay una historia que a LeMay le encantaba contar sobre su campaña de bombardeos incendiarios. Aparece en sus memorias y en las entrevistas que le hicieron después de jubilarse. Cada vez que la contaba, la narración —las frases, el orden de los detalles— era idéntica, como si formase parte de su repertorio. Tenía que ver con un general llamado Joseph Stilwell.

Stilwell era el jefe de operaciones estadounidense en la zona de China, Birmania y la India. Pertenecía a la generación anterior a la de LeMay. Era un militar tradicional, salido de West Point. Lo llamaban Joe Vinagre. Era inteligente e irascible. En su escritorio tenía una placa con una inscripción socarrona en latín: *Illegitimi non carborundum*. «No permitas que los bastardos te machaquen». Obviamente, LeMay quiso conocer a Stilwell, de modo que un día lo llamó por teléfono.

Así es como LeMay contaba la historia:

Fui a Nueva Delhi para verle. Él se encontraba en algún lugar de la jungla. Bueno, no tenía pensado ir a buscarlo a la jungla. Así que dejé una tarjeta y saludé al jefe de personal y me fui a casa.

Un inicio típico de LeMay, con un toque de beligerancia. «No tenía pensado ir a buscarlo a la jungla». LeMay volvió a intentarlo y no mucho tiempo después se encontró con Stilwell en la base de los B-29 en China, en Chengdu. LeMay quería mostrarle a Stilwell lo que andaba haciendo el 21.º Escuadrón de Bombarderos.

Me lo llevé conmigo, dejamos la misión y después cenamos y estuve toda la noche hablando con él, intentando explicarle en qué consistían los bombardeos estratégicos y qué era lo que tratábamos de hacer y cómo nos estaban yendo las cosas y eso [...]. No lo conseguí. No fui capaz, literalmente, de empezar a exponérselo.

En otras palabras, no pudo explicarlo con claridad.

Ahí estaban, dos distinguidos generales, cenando y bebiendo en el corazón de China. Y LeMay intentaba explicarle a su colega lo que estaba haciendo, lo que quería hacer, lo que pensaba que podía lograr con ese maravilloso avión nuevo llamado B-29. Intentaba transmitir la idea de que la Fuerza Aérea no tenía por qué utilizarse de manera específica para apoyar a

las tropas terrestres; que existían otras opciones. Podía pasar por encima del frente de batalla y atacar en territorio enemigo. Podía ocuparse de fábricas, centrales eléctricas y ciudades enteras si se quería.

¿Le hablaría del napalm? Seguramente. Estaban documentadas pruebas con las réplicas de edificios japoneses en el desierto de Utah. Y LeMay ya había utilizado napalm al menos una vez, en uno de sus bombardeos en Japón. Así que es posible que fuera un poco más allá y le dijese a Stilwell: «Verá, podríamos quemar el país entero».

Pero Stilwell —una de las mentes más brillantes, experimentadas y respetables de la Segunda Guerra Mundial— no tenía ni idea de lo que LeMay le estaba contando. ¿Qué quería decir eso? ¿Podía librarse una guerra solo desde el aire?

Pasó un año. Japón se rindió y los dos hombres volvieron a encontrarse.

La siguiente vez que lo vi fue cuando desembarcamos del Missouri, en Yokohama. Él estaba allí con motivo de la rendición. Y cuando bajamos a tierra —Yokohama era una ciudad de 4,5 millones de habitantes por aquel entonces— no vi ni a un centenar de japos en la ciudad. Estoy seguro de que había muchos más, pero se ocultaban.

LeMay había atacado Yokohama en mayo de 1945, dos meses después de Tokio. Más de 450 B-29 lanzaron 2570 toneladas de napalm, que redujeron la mitad de la ciudad a cenizas y mataron a decenas de miles de personas. Un par de días después de verse en Yokohama con ocasión de la capitulación, LeMay y Stilwell coincidieron de nuevo en Guam. LeMay lo recordaba así:

[Stilwell] vino a buscarme y me dijo: «LeMay, me he detenido aquí para contarte que finalmente he entendido de qué estabas hablando [...]. No me quedó claro hasta que vi Yokohama».

¿Por qué Stilwell no comprendió, durante su primera conversación en China, lo que LeMay quería decirle? Stilwell no era precisamente un tipo remilgado. Cuando recorrió Yokohama lo hizo encantado. Esto fue lo que escribió en su diario: «Qué gran momento ver a aquellos bastardos arrogantes, desagradables, con cara de pan, dientes separados y piernas arqueadas y comprobar lo que habíamos hecho con ellos. Muchos soldados recién desmovilizados. La mayoría de los policías nos saludaron. Aquella gente

parecía apática. Nos regodeamos en aquella destrucción y llegamos a las 3.00 sintiéndonos bien».

Así era Stilwell. Aunque tuvo que ver con sus propios ojos lo que la Fuerza Aérea hizo en Yokohama para entender a LeMay, pues la idea de la que le habló LeMay en China iba más allá de lo que el viejo general podía imaginar. En West Point le habían enseñado que los soldados combatían contra soldados y los ejércitos se enfrentaban a ejércitos. Un guerrero de la generación de Stilwell tardaba en entender que podías hacer algo así, en tanto que oficial del Ejército de Estados Unidos, si querías: podías destruir ciudades enteras. Y seguir. Una tras otra.

El secretario de Guerra de Roosevelt, Henry Stimson, reaccionó de la misma manera. Stimson fue el responsable, más que ninguna otra persona, de la extraordinaria maquinaria bélica que Estados Unidos construyó en los primeros años de la Segunda Guerra Mundial. Era una leyenda, el mayor de los más viejos estadistas, el aristócrata, el que se comportaba como un adulto en cualquier discusión sobre estrategias o tácticas militares. Pero curiosamente olvidó lo que su propia Fuerza Aérea era capaz de hacer.

El general Hap Arnold, jefe de la Fuerza Aérea del Ejército, le dijo en una ocasión a Stimson, con gesto serio, que LeMay estaba intentando que las bajas civiles japonesas fuesen las mínimas. Y Stimson le creyó. Hasta que LeMay atacó Tokio con bombas incendiarias por segunda vez, a finales de mayo, Stimson no declaró que estaba conmocionado por lo que había pasado en Japón. ¿Conmocionado? Eso fue dos meses y medio después de que LeMay incinerase 40 kilómetros cuadrados de Tokio en el primer bombardeo.

Los historiadores se han esforzado siempre por darle sentido al olvido de Stimson.^[20] El historiador militar Ronald Schaffer, en su libro *Wings of Judgment*, relata:

¿Era posible que el secretario de Guerra dispusiese de menos información sobre los bombardeos del 10 de mayo en Tokio que los lectores del *New York Times*? ¿Por qué aceptó las declaraciones de Arnold sobre la voluntad de limitar el impacto de los bombardeos en la población civil japonesa? ¿Estaba dando a entender que en realidad no quería que le dijese lo que la Fuerza Aérea del Ejército hacía con los civiles enemigos?

Me pregunto si la ceguera de Stimson no se explica exactamente igual que las dificultades de comprensión de Stilwell. Lo que LeMay hizo aquel verano

simplemente quedaba fuera del alcance de su imaginación.

Cuando hablamos del final de la guerra contra Japón solemos hablar de las bombas atómicas lanzadas en Nagasaki e Hiroshima en agosto de 1945. El uso de armas nucleares contra Japón fue una cuestión seriamente considerada y planificada, objeto de un debate interminable y agónico al más alto nivel. ¿Era preciso lanzar la bomba? Si se hacía, ¿dónde se lanzaría? ¿Una sola vez? ¿Dos veces? ¿Sentaría un precedente peligroso? El presidente Truman, que ocupó la presidencia tras la muerte de Roosevelt, en la primavera de 1945, sopesó el asunto durante mucho tiempo. Era algo que le quitaba el sueño. Vagaba por los pasillos de la Casa Blanca.^[21]

La campaña de bombardeos incendiarios de LeMay, en cambio, se realizó sin esa clase de deliberaciones. No había un plan formal detrás de aquel verano de devastación, ninguna indicación precisa por parte de sus superiores. Quienes planificaban la guerra en Washington concibieron una campaña con bombas incendiarias que afectaba a seis ciudades japonesas, no a 67. En julio, LeMay se dedicó a bombardear ciudades japonesas menores que no tenían ninguna industria de importancia estratégica, solo personas que vivían en un polvorín. El historiador William Ralph definió la campaña de bombardeos de LeMay ese verano como la campaña de «destrucción improvisada».

Resulta llamativo que semejante campaña mortífera [...] fuese idea del comandante de campo. ¿Cómo se permitió que ocurriese algo así? ¿Cómo es posible que una decisión con tales consecuencias éticas y políticas la tomase un joven comandante de campo? ¿Dónde quedó la responsabilidad personal y el compromiso activo de sus superiores?

Pero en las instancias superiores, personajes como Stimson y Stilwell no querían —o no podían— verse involucrados con lo que LeMay estaba haciendo. No solo tuvieron que enfrentarse a la magnitud de la destrucción que LeMay había planeado e infligido a Japón ese verano, sino también a la osadía de la misma. Un hombre, destinado en las Marianas, se enamora del napalm y se le ocurre una solución improvisada para los problemas con el mal tiempo. Y luego sigue adelante sin detenerse por nada.

La invasión terrestre de Japón —temida tanto por los militares japoneses como los estadounidenses— no fue necesaria. En agosto de 1945, Japón se rindió. Ese era exactamente el resultado que LeMay esperaba aquella noche de marzo tras enviar su flota de B-29 a Tokio. Se sentó en el coche con St. Clair McKelway y dijo: «Si este ataque sale tan bien como creo que saldrá, acortaremos la guerra». Gestionando la contienda del modo más feroz y brutal posible se acorta la guerra.

El historiador Conrad Crane me dijo:

Impartí una conferencia en Tokio sobre el ataque con bombas incendiarias ante un auditorio japonés y, cuando terminé, uno de los más veteranos historiadores japoneses presentes se puso en pie y me dijo: «En última instancia, tenemos que darles las gracias a los estadounidenses por las bombas incendiarias y las bombas atómicas».

Eso me pilló por sorpresa. Y entonces se explicó: «Nos habríamos rendido de todas formas, pero el impacto de la encarnizada campaña con bombas incendiarias y las bombas atómicas nos obligaron a rendirnos en agosto».

En otras palabras, ese historiador japonés creía que de no haber sido por las bombas incendiarias y las atómicas, los japoneses no se habrían rendido. Y en caso de no haberse rendido, los soviéticos los habrían invadido, así como los estadounidenses, y Japón habría quedado dividido, igual que Alemania y la península de Corea.

Crane añadió:

Otra de las cosas que podrían haber ocurrido es que millones de japoneses podrían haber muerto de hambre en invierno. Porque lo que sucedió con la rendición en agosto fue que MacArthur tuvo tiempo de ocupar el país y alimentar a los japoneses [...]. Es decir, ese fue uno de los grandes éxitos de MacArthur: llevar una enorme cantidad de alimentos para evitar la hambruna en el invierno de 1945.

Se refiere el general Douglas MacArthur, el comandante supremo de las fuerzas aliadas en el Pacífico. Fue quien aceptó la rendición del emperador japonés.

El planteamiento de Curtis LeMay comportó que todo el mundo —estadounidenses y japoneses— recuperase la paz y la prosperidad lo antes

posible. En 1964, el Gobierno japonés le concedió a LeMay el mayor reconocimiento que puede ofrecer ese país a un extranjero, la condecoración al mérito de primera clase a cargo del Gran Cordón del Sol Naciente, por los servicios prestados en la reconstrucción de las fuerzas aéreas japonesas. «Lo pasado, pasado está —dijo el entonces presidente de Japón, dejando de lado las objeciones de sus colegas del Parlamento japonés—. Debería ser algo natural condecorar al general por su gran contribución a nuestras Unidades Aéreas de Autodefensa».

Donde fuera que viviese una vez jubilado, Haywood Hansell vería la noticia en el periódico, y estoy convencido de que se preguntó por qué no lo habían condecorado a él también por haber intentado librar una guerra con el menor número de bajas civiles posible. Pero no concedemos premios a las personas que fracasan cuando se les encarga una tarea; poco importa lo nobles que sean sus intenciones, ¿no es cierto? El vencedor se lo queda todo.

Entonces, si Curtis LeMay ganó la guerra y los honores, ¿por qué el recuerdo de Haywood Hansell es el que nos conmueve? El romántico e idealista Haywood Hansell, que adoraba a don Quijote, que se identificaba con el iluso caballero que se vio derrotado por unos molinos de viento. Podemos admirar a Curtis LeMay, respetarlo e intentar entender sus decisiones, pero Hansell es el que nos roba el corazón. ¿Por qué? Porque creo que nos ofrece un ejemplo de lo que significa ser una persona moral en nuestro mundo moderno. Vivimos en una era en que surgen a diario nuevas herramientas, tecnología e innovaciones. Sin embargo, esas tecnologías solo servirán para un propósito más elevado cuando una banda de creyentes insista en que pueden utilizarse para ese propósito. Eso fue lo que intentó hacer el Clan de los Bombarderos, a pesar de que sus cuidadosos planes se perdieran entre las nubes de Europa y fueran arrastrados por los vendavales de los cielos de Japón. Persistieron, aunque su tecnología iba desencaminada, aunque abandonar sus sueños les habría facilitado un rápido atajo a la victoria, aunque Satán les ofreciera el mundo a cambio de renunciar a su fe. Sin persistencia, los principios no tienen sentido. Porque algún día los sueños pueden hacerse realidad. Y si uno no puede mantenerlos vivos mientras tanto, ¿quién es?

Le pregunté a la historiadora militar Tami Biddle, que da clases en la Escuela de Guerra del Ejército, qué les explica a sus alumnos sobre la primavera y el verano de 1945, y ella me contó una historia personal. «Mi abuela Sadie Davis tuvo dos hijos, dos muchachos que combatieron en la Segunda Guerra Mundial. Uno estuvo en el teatro de operaciones del Pacífico

durante mucho tiempo; el otro había estado luchando en Europa, pero no consiguió puntos suficientes para marcharse antes de lo que tendría que haber sido el desembarco de Kyushu».

El desembarco de Kyushu era la invasión de Japón, planeada para noviembre de 1945; una invasión que se calculaba que se llevaría por delante la vida de medio millón de soldados estadounidenses. Por no hablar de los japoneses. Biddle prosiguió:

Habría participado en el desembarco si los estadounidenses no hubiesen sido tan sumamente brutales con la Armada y el bloqueo, con los ataques aéreos contra las ciudades japonesas y, en último término, con las armas atómicas.^[22]

En cuanto a ella, estoy segura de que estaba preparada para que fuésemos brutales en ese momento, porque lo que quería era que sus hijos regresasen a casa. Mucha gente se sentía así durante la guerra. Después de la guerra observas la situación en general, el asunto en su conjunto, y todo lo que se produjo, y piensas en todas las vidas que se perdieron y en la devastación y las imágenes de Hiroshima y las de las ciudades bombardeadas en Alemania... Y piensas: «Santo Dios, ¿no había otra manera de hacerlo? ¿Perdimos el alma? ¿Aceptamos una oferta faustiana para ganar? Porque ganar supuso pagar un elevado precio moral».

Curtis LeMay colgó fotos del daño causado en Schweinfurt y Ratisbona en el vestíbulo de su casa porque quería recordar todos los días cuántos de sus hombres murieron en una misión que él consideraba infructuosa. Me habría gustado más que Curtis LeMay hubiese colgado también fotos de los ataques con bombas incendiarias en Tokio, para acordarse todos los días de lo que se perdió en la que él consideraba la más exitosa de sus misiones.^[23]

Biddle afirma lo siguiente:

Son preguntas sin respuesta. Espero no tener que afrontar nunca las circunstancias que tuvo que afrontar mi abuela con sus dos hijos en una guerra y no tener que desear el tipo de cosas que ella deseó: unos ataques devastadores contra el enemigo que por fin acabaran con la contienda y que sus hijos pudiesen regresar a casa. Espero no tener que enfrentarme a algo parecido en mi vida, pero no soy capaz de juzgar a las personas que se sintieron así.

CONCLUSIÓN

«DE REPENTE, LA AIR HOUSE DESAPARECERÍA. PUF»

Mientras escribía *El Clan de los Bombarderos* pasé una tarde en la Air House, en Fort Myer, al otro lado del río Potomac llegando desde Washington D. C. Es la residencia oficial del jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea. Hablé de esa noche al inicio del libro. El jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea, el general David Goldfein, me invitó a sentarme y a charlar con un grupo de generales, compañeros suyos de la aviación.

La Air House se encuentra en una calle flanqueada por elegantes casas victorianas. El jefe del Estado Mayor Conjunto vive en esa calle. El vicepresidente del Estado Mayor Conjunto, que también se reunió con nosotros, vive en la casa vecina. Al otro lado de la calle está el campo donde los hermanos Wright hicieron su primera demostración aérea para el Ejército. En la casa, en una de las paredes del comedor, cuelgan las fotografías, dispuestas en orden, de todos aquellos que han ocupado el cargo más alto de la Fuerza Aérea desde que se convirtieron en una rama independiente, en 1947. Me detuve frente a las fotografías un buen rato, mirando las caras y los nombres de aquellos sobre quienes había leído y oído hablar. Y en la hilera más elevada, el quinto contando desde la izquierda, estaba Curtis LeMay, mirando ceñudo a la cámara.^[24]

Era una cálida noche de verano. Nos sentamos en el jardín en unas tumbonas, los cinco que nos reunimos. Los aviones rugían sobre nuestras cabezas al despegar del aeropuerto nacional Reagan. Un enorme aparato de aire acondicionado traqueteaba y soplaba. Los mosquitos zumbaban alrededor alegremente. Y los generales hablaban de las guerras en las que habían combatido: Kosovo, Tormenta del Desierto, Afganistán. Los padres de algunos de ellos habían servido en Vietnam y los abuelos, en la Segunda Guerra Mundial; es decir, tenían una visión muy personal de cómo eran entonces las cosas y de hasta qué punto habían cambiado.

Uno de los generales contó una historia sobre su estancia en el oeste de Afganistán. Recibió una llamada de un grupo de soldados. Los habían atacado.

Uno de los muchachos que estaba sobre el terreno me hablaba por radio, y se oía cercano el traqueteo de ametralladoras del calibre 50. Dijo: «Estoy rodeado por tres costados. Bajo fuego efectivo. Hay hombres heridos en mi puesto. Van a tomar nuestra posición».

Las tropas sobre el terreno necesitaban cobertura aérea. Pero si la bomba fallaba, aunque solo fuera por 10 metros, lo sufrirían los soldados estadounidenses. Prosiguió: «De modo que lanzamos tres bombas diferentes en un área de 20 metros alrededor de ese chico, volamos tres edificios distintos y el muchacho [sobrevivió] junto a su equipo. Así de precisas pueden ser esas bombas guiadas».

Goldfein señaló la larga hilera de casas a ambos lados de la Air House. Dijo que su padre, que había pilotado un caza F-4 en Vietnam, podría haber lanzado seis bombas en esa calle con el razonable convencimiento de que al menos una o dos de ellas impactaría contra la Air House. En cambio, «Su hijo combatió en la Tormenta del Desierto y puede afirmar [...] con un 89 por ciento de seguridad que todas sus bombas harán blanco en este edificio», añadió Goldfein.

Pocos años después de la invasión estadounidense de Kuwait, el general Goldfein lideró un escuadrón en Kosovo. Para entonces, afirmó, estaba totalmente convencido no solo de hacer blanco en la Air House, sino en una zona concreta de la residencia.

Bien, ahora avancemos hasta el presente. Hoy en día, lo que se puede esperar es que un joven piloto alcance la punta de la base de la chimenea. Y [...] si no lo logra, se considera un error. Este es el grado de precisión. Y [...] la razón de que haya utilizado este ejemplo es que el objetivo es uno de los individuos de esta sala. Y no quiero destruir el suelo que hay debajo. Lo hacemos constantemente. Este es el grado de precisión que hemos alcanzado.

Aquella noche, ninguno de los generales afirmó que esa revolución en los bombardeos de precisión hubiese perfeccionado la guerra o la hubiera resuelto. Conllevaba, de hecho, una serie de inconvenientes. Si el objetivo es

una sola persona en una sala, debes disponer de sistemas de inteligencia lo bastante avanzados para señalar al sujeto que te interesa. Y cuando tienes la capacidad de alcanzar a un hombre en el interior de una sala, decidir atacar o no resulta tremendamente sencillo, ¿verdad? Todos estaban preocupados por ese hecho: los bombardeos limpios y precisos resultaban más tentadores, incluso aunque no fueran necesarios.

Pensémoslo bien. En 1945, alguien que quisiese eliminar la casa que Goldfein había señalado tendría que aparecer por allí con una flota de bombarderos y unos cuantos miles de toneladas de napalm y quemar todo lo que hubiera varios kilómetros a la redonda: Washington D. C., en la otra orilla del río, y Arlington, Virginia, al otro lado de la base.

Hay toda una serie de problemas morales que solo se pueden resolver aplicando al asunto un poco de conciencia y voluntad. Son los problemas más duros de afrontar. Hay otros, sin embargo, que pueden solventarse con ayuda del ingenio humano. La genialidad del Clan de los Bombarderos fue entender esa diferencia, y decir: «No tenemos por qué matar a inocentes, quemarlos hasta dejarlos irreconocibles, con el fin de conseguir nuestros objetivos militares. Podemos hacerlo mejor». Y estaban en lo cierto.^[25]

Los generales empezaron a hablar del bombardero B-2 —el Bombardero Invisible—, el equivalente moderno en la Fuerza Aérea del B-29 de Curtis LeMay. Pero, en este caso, con la capacidad de surgir de la nada, de ser indetectable.

Uno de los generales dijo: «Así que, en esencia, [en] Fort Myer, donde estamos hoy, podrías escoger los 80 objetivos que quisieses y desde 12.000 metros de altitud, sin ser visto, sin que [el bombardero] aparezca en tu radar, los harías desaparecer». Pregunté si se oiría cómo el bombardero se aproximaba. «Tú no. Vuela demasiado alto. No lo oirías», respondió.

Estaríamos todos en nuestras tumbonas en el patio y miraríamos hacia arriba y, de repente, la Air House —o tal vez una parte de la Air House— desaparecería. Puf.

Bombardeo de precisión desde gran altitud.
Curtis LeMay ganó la batalla. Haywood Hansell ganó la guerra.

AGRADECIMIENTOS

El Clan de los Bombarderos nació de un modo poco habitual, porque inició su vida literaria como un audiolibro y después se transformó en un libro impreso. La mayoría de los libros recorren la trayectoria a la inversa. Así que mis agradecimientos empiezan con el equipo de Pushkin Industries que me ayudó a crear este libro en su forma original: Brendan Francis Newnam y Jasmine Faustino, que supervisan los audiolibros de Pushkin; mi editora, Julia Barton; mis productores, Jacob Smith y Eloise Lynton; mi *fact-checker*, Amy Gaines; el compositor Luis Guerra, y los ingenieros y magos de sonido Flawn Williams y Martín H. González. Gracias también a los investigadores del pasado y del presente, entre ellos Camille Baptista, Stephanie Daniel, Beth Johnson y Xiomara Martínez-White; por no hablar de Heather Fain, Carly Migliori y Mia Lobel.

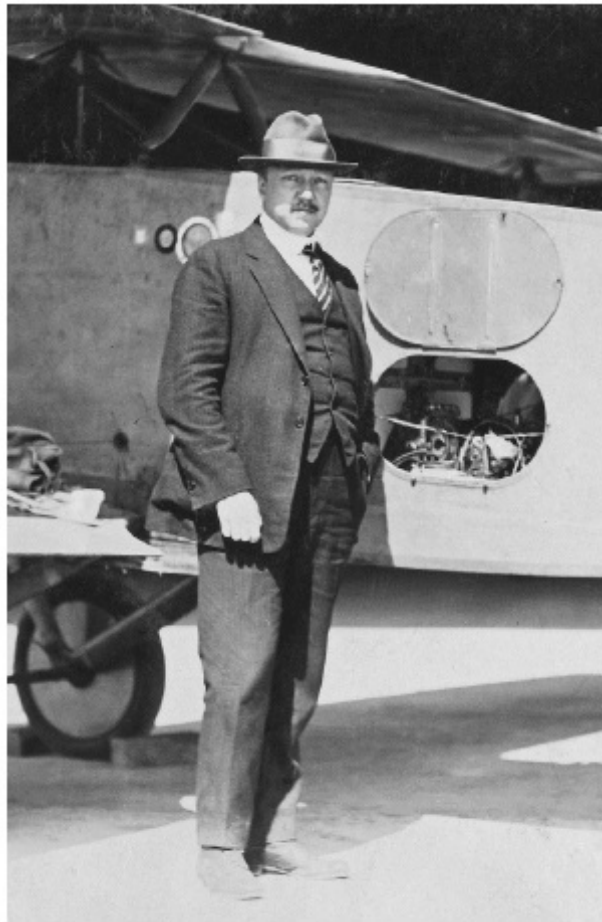
El equipo de Little, Brown, mi editorial desde el principio de mi carrera como escritor, reemplazó después al equipo de audiolibros de Pushkin. Por su ayuda a la hora de convertir *El Clan de los Bombarderos* en un libro impreso y un e-book, doy las gracias a las siguientes personas de Little, Brown: Bruce Nichols, Terry Adams, Massey Barner, Pam Brown, Judy Clain, Barbara Clark, Sean Ford, Elizabeth Garriga, Evan Hansen-Bundy, Pat Jalbert-Levine, Gregg Kulick, Miya Kumangai, Laura Mamelok, Asya Muchnick, Mario Pulice, Mary Tondorf-Dick y Craig Young.

Y, por último, aunque no por ello menos importante, tanto el general David L. Goldfein como el general Charles Q. Brown Jr., el vigésimo primero y vigésimo segundo jefes del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, respectivamente, fueron inmensamente generosos al ofrecirme orientación y acceso a los archivos de la Fuerza Aérea y a los historiadores de la Universidad del Aire.

Mientras estaba inmerso en la escritura de este libro, el general Goldfein se jubiló y lo sustituyó el general Brown. Presencié la ceremonia online.

Habló todo el mundo, desde el secretario de Defensa hasta el presidente del Estado Mayor Conjunto, y de ahí para abajo. Sumidos en uno de los veranos más tumultuosos e inciertos de la historia reciente de Estados Unidos, la ceremonia de relevo fue un modelo de elegancia, decoro y dignidad. Los integrantes originales del Clan de los Bombarderos ayudaron a construir una de las instituciones auténticamente grandes de Estados Unidos. Su influencia aún perdura.

IMÁGENES



ARMADA DE ESTADOS UNIDOS

Carl L. Norden fue un brillante inventor holandés que, sin ningún tipo de ayuda, inventó la mira de bombardeo que Estados Unidos utilizó durante la Segunda Guerra Mundial. Apodada como «la pelota de fútbol» por los aviadores, pesaba veinticinco kilos y permitía que los bombarderos pudiesen tener en cuenta diferentes variables, entre ellas la altitud, la velocidad del viento o la velocidad aerodinámica. Se decía que ese aparato permitía a un bombardero lanzar una bomba sobre un barril de salmuera desde diez mil metros de altitud.



ALBERT KNAPP/ALAMY STOCK PHOTO



FUERZA AÉREA DE ESTADOS UNIDOS



FOTOGRAFÍA OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA DEL EJÉRCITO DE ESTADOS UNIDOS

El Clan de los Bombardeiros: Harold George (arriba, izquierda), Donald Wilson (arriba, derecha), Ira Eaker (abajo, izquierda) y otros estaban convencidos de que los bombardeos de precisión, concebidos para interrumpir la cadena de suministros del enemigo, permitirían ganar la guerra desde el aire. Su avanzada visión era un rasgo común de la organización que acabaría constituyendo la Academia de la Fuerza Aérea, cuya moderna capilla (abajo, derecha) supone un contraste radical con el estilo arquitectónico de las capillas de West Point o de Annapolis.



MUSEO IMPERIAL DE LA GUERRA (FRE 12088)



CAROL M. HISGHSMITH'S AMERICA, BIBLIOTECA DEL CONGRESO, DIVISIÓN DE GRABADOS Y FOTOGRAFÍAS



FOTOGRAFÍA DEL CAPITÁN HORTON/MUSEO IMPERIAL DE GUERRA, VIA GETTY IMAGES

Frederick Lindemann (en el extremo de la izquierda), que fue el consejero más destacado de Churchill, estaba convencido de que los bombardeos tenían que servir para doblegar la voluntad del enemigo atacando sus ciudades de manera indiscriminada. Aparece en esta fotografía observando una demostración de artillería antiaérea junto a Churchill (segundo por la derecha) y otros oficiales del ejército británico.



FOTOGRAFÍA DE LEONARD MCCOMBE/IMAGEN PUBLICADA/ARCHIVO HULTON/GETTY IMAGES

El mariscal de la Royal Air Force Arthur «Bombardeo» Harris dirigió los bombardeos británicos recurriendo a la estrategia conocida como «bombardeo de área», centrándose por igual en objetivos militares y civiles.



ULLSTEIN BILD/ULLSTEIN BILD VIA GETTY IMAGES

Un B-17, conocido como la «Fortaleza Volante», diseñado como un bombardero capaz de volar a mucha altitud y con un amplio alcance, muy utilizado en el teatro de operaciones europeo, bombardea una fábrica de aviones en Alemania.



NARA

Varios B-29, conocidos como la «Superfortaleza», esperan para despegar en una pista en el teatro de operaciones del Pacífico. El B-29 era más rápido, podía volar a mayor altitud y llegar más lejos que cualquier otro bombardero en el mundo y, finalmente, consiguió que Japón quedase a tiro de la Fuerza Aérea de Estados Unidos.



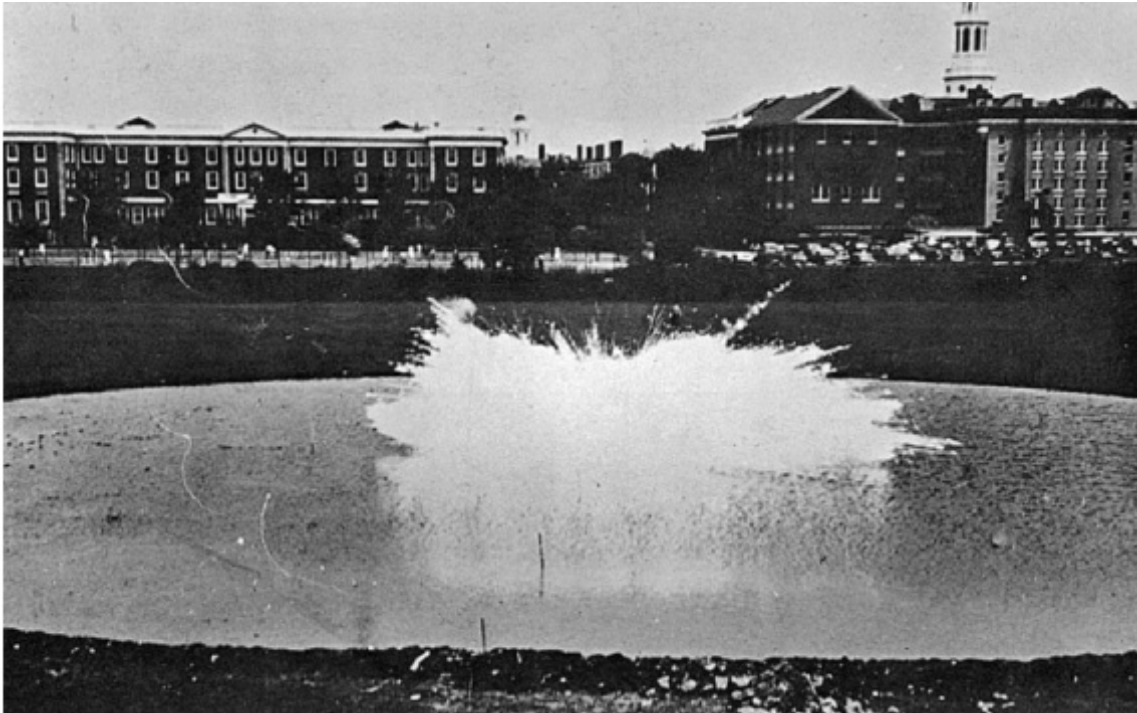
AKG-IMAGES

Un miembro de la tripulación comprueba el cargamento de bombas en la bodega de un B-29 antes de atacar Tokio.



HUP FIESER, LOUIS (25). ARCHIVOS DE LA UNIVERSIDAD DE HARVARD

El profesor de Química de Harvard Louis Fieser y su ayudante E. B. Hershberg (que no aparece en la imagen) dirigieron los experimentos con gelatina de combustible que condujeron a la invención del napalm.



FOTOGRAFÍA CORTESÍA DE LOS ARCHIVOS DE LA UNIVERSIDAD DE HARVARD/LOUIS FIESER, THE SCIENTIFIC METHOD

La primera prueba con una bomba de napalm tuvo lugar el 4 de julio de 1942 detrás de la Escuela de Economía de Harvard, en Cambridge, Massachusetts.



CORTESÍA DE JAPANAIRRADIS.ORG

Para comprobar el poder de las bombas incendiarias, se construyó una réplica perfecta de un pueblo japonés en el campo de pruebas de Dugway, en Utah, en 1943.



NARA

En enero de 1945, el teniente general Curtis E. LeMay (izquierda) reemplazó al general de brigada Haywood Hansell Jr. (en el centro) al mando del 21.º Escuadrón de Bombardeiros en las islas Marianas. A la derecha, el jefe del equipo de Hansell, el general de brigada Roger M. Ramey.



NARA

Las primeras instalaciones de la Fuerza Aérea del Ejército en Guam eran muy básicas: tiendas y barracones de metal Quonset.



NARA

Vista aérea del bombardeo de Tokio. La noche del 9 al 10 de marzo de 1945, un observador anotó que el destello de los incendios resultaba visible a 240 kilómetros de distancia.



AKG-IMAGES/GLASSHOUSE/CIRCA IMAGES

Durante la Operación Encuentro, el bombardeo más destructivo de toda la Segunda Guerra Mundial, se lanzaron 1665 toneladas de napalm sobre la ciudad de Tokio. Murieron unas cien mil personas.



AKG-IMAGES/WHA/ARCHIVO WORLD HISTORY



FOTOGRAFÍA DE A.Y. OWEN/THE LIFE IMAGES COLLECTION VIA GETTY IMAGES/GETTY IMAGES

El general Curtis E. LeMay en 1954.



NICK-D, CC DE BY-SA 4.0 [HTTPS://CREATIVECOMMONS.ORG/LICENSES/BY-SA/4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0), VIA WIKIMEDIA COMMONS

El Centro de la Incursión de Tokio y Daños de Guerra se encuentra en un modesto edificio de Tokio, Japón.

NOTAS A LAS CITAS

Las citas de las siguientes fuentes fueron extraídas de entrevistas con el autor:

Tami Biddle
Conrad Crane
David Goldfein
Robert Hershberg
Ken Israel
Richard Kohn
John M. Lewis
Stephen L. McFarland
Richard Muller
Robert Neer
Robert Pape

INTRODUCCIÓN: «ESTO NO ESTÁ FUNCIONANDO. TE QUEDAS FUERA»

«Una potencia de 2200 caballos [...] tiene que hacer» y «Los B-29 en Saipán [...] su primer objetivo», William Keighley, dir., *Target Tokyo*, Culver City, Army Forces First Motion Picture Unit, 1945, disponible en <<https://www.pbs.org/wgbh/americanexperience/features/pacific-target-tokyo/>>.

«Me pregunto si [...] un periodo de años», sir Arthur Harris, *Bomber Offensive*, Londres, Collins, 1947; Barnsley, Pen & Sword, 2005, pp. 72–73. Las citas son de la edición de Pen & Sword.

«Sentí que se había abierto [...] completamente hundido» y «Los viejos pilotos [...] lejooos», Charles Griffith, *The Quest: Haywood Hansell and American Strategic Bombing in World War II*, Montgomery, Air University Press, 1999, pp. 189, 196.

«General [...] toman la instantánea», St. Clair McKelway, «A Reporter with the B-29s: III—The Cigar, the Three Wings, and the Low-Level Attacks», *The New Yorker*, 23 de junio de 1945, p. 36.

CAPÍTULO UNO: «AL SEÑOR NORDEN LE GUSTABA PASAR EL RATO EN EL TALLER»

«Al señor Norden [...] dieciocho horas al día», Albert L. Pardini, *The Legendary Norden Bombsight*, Atglen, Schiffer Publishing, 1999, p. 51.

- «leía a Dickens con avidez [...] vida sencilla», Stephen L. McFarland, *America's Pursuit of Precision Bombing, 1910-1945*, Washington D. C., Smithsonian Institution Press, 1995, p. 52.
- «En manos [...] máquinas mortales», Robert Jackson, *Britain's Greatest Aircraft*, Barnsley, Pen & Sword, 2007, p. 2.
- «Uno de los chicos [...] habíamos metido», Donald Wilson, entrevista con Hugh Ahmann para el Programa de Historia Oral de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, Carmel, diciembre de 1975, Donald Wilson Papers, George C. Marshall Foundation, Lexington.
- «Entonces, como salida de la nada, [...] “Tuve un sueño”», Donald Wilson, *Wooin Peponi: My Odyssey Through Many Years*, Monterey, Angel Press, 1973, p. 237.
- «Uno de ellos [...] la mira Norden» y «Ahora observa [...] la misma dirección», *Principles of Operation of the Norden Bombsight*, película de entrenamiento de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, disponible en <<https://www.youtube.com/watch?app=desktop&feature=share&v=143vi97a4tY>>.
- «Juro solemnemente [...] mi propia vida», anuario de la escuela de bombarderos, promoción de 1944-1946, Victorville, California, p. 1, disponible en <<http://www.militarymuseum.org/Victorville%20AAF%2044-6.pdf>>.

CAPÍTULO DOS: «PROGRESAMOS CUANDO NO NOS AFERRAMOS A LAS COSTUMBRES»

- Para más información sobre el movimiento feminista de los años setenta, véase Jill Lepore, *These Truths: A History of the United States*, Nueva York, W. W. Norton, 2018, p. 652.
- «no podrían [...] momento del futuro» y «Si lo que esperamos [...] secciones de combate», general John J. Pershing al general Charles T. Menoher, 12 de enero de 1920, citado en *Report of the Director of Air Service to the Secretary of War*, Washington D. C., Government Printing Office, 1920, p. 11.
- «Éramos unos auténticos [...] la Armada» y «Nadie parecía [...] que impartíamos», Harold George, entrevista para el Programa de Historia Oral de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, 23 de octubre de 1970, Clark Special Collections Branch, Biblioteca McDermott, Academia de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, Colorado Springs.
- «Estoy convencido [...] permitido hacerlo» y «Ahora bien [...] zona industrial del nordeste», Donald Wilson, entrevista con Hugh Ahmann para el Programa de Historia Oral de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, diciembre de 1975, Donald Wilson Papers, George C. Marshall Foundation, Lexington.
- «Es un lugar [...], les ha criado», Carl H. Builder, *The Masks of War: American Military Styles in Strategy and Analysis*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1989, p. 34.
- «Volví a casa [...] unir los tetraedros» y «Si te metes [...] problema principal», Walter Netsch, entrevista con Betty J. Blum para el Proyecto de Historia Oral de los Arquitectos de Chicago, mayo-junio de 1995, Ernest R. Graham Study Center for Architectural Drawings, Art Institute of Chicago, p. 140, disponible en <<https://digital-libraries.artic.edu/digital/collection/caohp/id/18929>>.
- «¡Podemos ver [...] el exterior!», Phil Haun, ed., *Lectures of the Air Corps Tactical School and American Strategic Bombing in World War II*, Lexington, University Press of Kentucky, 2019, Google Books.

CAPÍTULO TRES: «ERA INCAPAZ DE SENTIR EMPATÍA»

Las citas de Ira Eaker de este capítulo, a menos que se indique lo contrario, provienen de entrevistas con los generales Ira Eaker, Curtis LeMay, James Hodges, James Doolittle, Barney Giles y Edward Timberlake, grabadas en 1964, Montgomery, Alabama, Agencia de Investigación Histórica de la Fuerza Aérea, en <<http://airforcehistoryindex.org/data/001/019/301.xml>>.

- «Londres alza la cabeza [...] cada mañana», Humphrey Jennings y Harry Watt, dirs., *London Can Take It!*, GPO Film Unit, Londres, Ministerio de Información, 1940, disponible en <<https://www.youtube.com/watch?v=bLgfSDtHFt8>>.
- «Nos acostumbramos [...] al mismo tiempo», Elsie Elizabeth Foreman, entrevista de diciembre de 1999, Londres, Museo Imperial de la Guerra, disponible en <<https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/80018439>>.
- «No. Nunca lo pensé [...] a ser Inglaterra», Sylvia Joan Clark, entrevista de junio de 2000, Londres, Museo Imperial de la Guerra, disponible en <<https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/80019086>>.
- «Le pregunté a Harris [...] a los británicos», James Parton, *Air Force Spoken Here: General Ira Eaker and the Command of the Air*, Montgomery, Air University Press, 2000, pp. 152-153.
- El material sobre Frederick Lindemann, su amistad con Churchill y las conferencias de C. P. Snow fue incluido en un episodio de 2017 del podcast *Revisionist History*, «The Prime Minister and the Prof» (<<http://revisionisthistory.com/episodes/15-the-prime-minister-and-the-prof>>). Las citas de C. P. Snow son de «Science and Government» (Godkin Lecture Series en la Universidad de Harvard, 30 de noviembre de 1960), WGBH Archives. Para más información sobre Churchill y su gasto en alcohol, véase David Lough, *No More Champagne: Churchill and His Money*, Nueva York, Picador, 2015, p. 240.
- Para más información sobre el concepto de memoria transactiva, véase Daniel M. Wegner, Ralph Erber y Paula Raymond, «Transactive Memory in Close Relationships», *Journal of Personality and Social Psychology* 61, n.º 6, 1991, pp. 923-929, disponible en <<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.446.8153&rep=rep1&type=pdf>>.
- «No habría dudado [...] oponentes profesionales», Frederick Winston Furneaux Smith, conde de Birkenhead, *The Prof in Two Worlds: The Official Life of Professor F. A. Lindemann, Viscount Cherwell*, Londres, Collins, 1961, p. 116.
- «Carecía del vínculo [...] personal con él» y «Defino [...] mis amigos», Roy Harrod, *The Prof: A Personal Memoir of Lord Cherwell*, Londres, Macmillan, 1959, pp. 72, 73.
- «Los nazis iniciaron [...] recoger tempestades», *Defence: World War II; Air Marshal Harris on Bombing Raids*, Reuters, British Paramount, 1942, disponible en <<https://youtu.be/fdoUZtCbsW8?t=32>>.
- La información sobre el impacto del bombardeo de Colonia proviene de Max G. Trethway, «1046 Bombers but Cologne Lived», *New York Times*, 2 de junio de 1992, disponible en <<https://www.nytimes.com/1992/06/02/opinion/IHT-1046-bombers-but-cologne-lived.html>>.
- «Señor, va demasiado deprisa [...] matar a gente: alemanes», Henry Probert, *Bomber Harris: His Life and Times; The Biography of Marshal of the Royal Air Force Sir Arthur Harris, Wartime Chief of Bomber Command*, Londres, Greenhill Books, 2001, pp. 154-155.
- «Bueno, está claro [...] ruso y del nuestro» y «Nuestro objetivo [...] trazar la línea?», Arthur Harris, entrevista de Mark Andrews, British Forces Broadcasting Service, 1977, Londres, Museo Imperial de la Guerra, disponible en <<https://www.iwm.org.uk/collections/item/object/80000925>>.

CAPÍTULO CUATRO: «EL MÁS CONVENCIDO DE LOS CREYENTES»

- «Por amor de Dios [...] Es tu hijo», Charles Griffith, *The Quest: Haywood Hansell and American Strategic Bombing in World War II*, Montgomery, Air University Press, 1999, p. 34. El momento en que Hansell les cantó «The Man on the Flying Trapeze» a sus hombres está descrito en la página 120, y la historia sobre cómo Hansell conoció y cortejó a su esposa, en las páginas 32-33.
- «No hemos lanzado [...] solucionar», Ralph H. Nutter, *With the Possum and the Eagle: The Memoir of a Navigator's War Over Germany and Japan*, Denton, University of North Texas Press, 2005, p. 216.
- «En resolución, [...] más cierta en el mundo», Miguel de Cervantes, *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*, Madrid, Espasa Calpe, 2004.

- «La propia selección [...] bélica de Alemania» y «Si llovía [...] dichos rodamientos», Haywood Hansell, charla en la Academia de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, 19 de abril de 1967, Clark Special Collections Branch, Biblioteca McDermott, Academia de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, Colorado Springs.
- Las citas de la entrevista de 1943 a Curtis LeMay están extraídas de *First U.S. Raid on Germany*, Reuters, Noticiario British Pathé, 1943, disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=YgO6DX_9zOI>.
- «Esos informes duraron [...] único comentario», entrevista a Russell E. Dougherty realizada por Alfred F. Hurley, Arlington, Virginia, 24 de mayo de 2004, Biblioteca de la University of North Texas, Denton, Tejas, disponible en <<https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc306813/>>.
- Las siguientes citas proceden de una entrevista a Curtis LeMay de marzo de 1965, Agencia de Investigación Histórica de la Fuerza Aérea, Montgomery, Alabama, en <<http://ariforcehistoryindex.org/data/001/000/342.xml>>: «Una de las cosas [...] eran muy buenos»; «No solo [...] sobre el continente»; «Había que hacer algo [...] mira para bombas»; «Requería, creo, [...] mala estadística» y «Tengo que admitir [...] pero funcionó».
- «Era el mejor [...] comandante», Errol Morris, dir., *The Fog of War: Eleven Lessons from the Life of Robert S. McNamara*, Nueva York, Sony Pictures Classics, 2003.
- Las siguientes citas son recuerdos de Curtis LeMay, Historia Oral, 1971, Proyecto de la Academia de la Fuerza Aérea, Centro Columbia para la Historia Oral, Bibliotecas de la Universidad de Columbia, Nueva York: «la Fuerza Aérea [...] buque de guerra»; «Finalmente, aceptaron [...] de manera deliberada» y «Todo el mundo [...] lo pasaron un poco mal».
- «Recuerdo fijarme [...] de ese modo», Curtis E. LeMay con MacKinlay Kantor, *Mission with LeMay: My Story*, Nueva York, Doubleday, 1965, p. 150.
- «Amanecer, 17 de agosto [...] de Alemania» y «Para cuando [...] hasta la fecha», *The Air Force Story: Chapter XIV—Schweinfurt and Ratisbona, August 1943*, producido por el Departamento de la Fuerza Aérea, 1953, disponible en <<https://www.youtube.com/watch?v=dB8C-CagZeU>>.

CAPÍTULO CINCO: «EL GENERAL HANSELL ESTABA HORRORIZADO»

- Para más información sobre los ataques a Schweinfurt-Ratisbona, véase Thomas M. Coffey, *Decision over Schweinfurt: The U.S. 8th Air Force Battle for Daylight Bombing*, Nueva York, David McKay, 1977.
- Las citas de Curtis LeMay de este capítulo, a menos que se indique lo contrario, proceden de los recuerdos de Curtis E. LeMay, Historia Oral, 1971, Proyecto de la Academia de la Fuerza Aérea, Centro Columbia para la Historia Oral, Bibliotecas de la Universidad de Columbia, Nueva York.
- «Un brillante rectángulo [...] todos los integrantes», teniente coronel Beirne Lay Jr., «I Saw Regensburg Destroyed», *Saturday Evening Post*, 6 de noviembre de 1943.
- «La Luftwaffe de Göring [...] que entregar» y «Tras lograr [...] lo antes posible», *The Air Force Story: Chapter XIV—Schweinfurt and Regensburg, August 1943*, producido por el Departamento de la Fuerza Aérea, 1953, disponible en <<https://www.youtube.com/watch?v=dB8C-CagZeU>>.
- La información sobre el estado de la planta de rodamientos de Kugelfischer tras el ataque aéreo proviene de Thomas M. Coffey, *Decision over Schweinfurt: The U.S. 8th Air Force Battle for Daylight Bombing*, Nueva York, David McKay, 1977, p. 81.
- «no existen pruebas [...] producción bélica», *The United States Strategic Bombing Survey: Summary Report: European War*, 30 de septiembre de 1945, 6, disponible en <https://www.google.com/books/edition/The_United_States_Strategic_Bombing_Surv/EfEdkyzhl=en&gbpv=1>.
- «Solo existe [...] un poco más», Henry King, dir., *Twelve O'Clock High*, 20th Century Fox, Los Ángeles, 1949.
- «Nos asignaron [...] para el escuadrón», National WWII Museum, *George Roberts 306th Bomb Group*, disponible en <<https://www.youtube.com/watch?v=fRO1R7Op1ec>>.

- «Despegamos [...] para apuntar», Alan Harris, ed., «The 1943 Munster Bombing Raid in the Words of B-17 Pilot Keith E. Harris (1919-1980)», AlHarris.com, disponible en <<http://www.alharris.com/stories/munster.htm>>.
- La anécdota sobre el navegador que se enfrentó a un consejo de guerra es de Seth Paridon, «Mission to Munster», Museo Nacional de la Segunda Guerra Mundial, 20 de noviembre de 2017, disponible en <<http://www.nationalww2museum.org/war/articles/mission-munster>>; e Ian Hawkins, *Munster: The Way it Was*, Robinson Typographics, 1984, p. 90.
- «El general Hansell estaba horrorizado», Ralph H. Nutter, *With the Possum and the Eagle: The Memoir of a Navigator's War Over Germany and Japan*, Denton, University of North Texas Press, 2005, p. 137.
- «La idea [...] poder de persuasión», «Estamos razonablemente seguros [...] salvación personal» y «Una de las cosas [...] resultar difícil», Leon Festinger, entrevista a cargo del dr. Christopher para la serie sobre neurociencia, 1973, disponible en <<https://soundcloud.com/user-262473248/a-sixty-minute-interview-with-leon-festinger>>.
- «Supongamos que una persona [...] ¿qué ocurrirá?» y «Cuando vieron [...] congeladas e inexpressivas», Leon Festinger, Henry W. Riecken y Stanley W. Schachter, *When Prophecy Fails: A Social and Psychological Study of a Modern Group That Predicted the Destruction of the World*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1956, pp. 3, 162-163. [Hay trad. cast.: *Cuando las profecías fallan*, Alicante, Reediciones Anómalas, 2019. Trad. de Pablo Molina].
- «No es necesario [...] de la guerra», Charles Griffith, *The Quest: Haywood Hansell and American Strategic Bombing in World War II*, Montgomery, Air University Press, 1999, p. 132.
- «Los ataques a las fábricas [...] último aliento», Albert Speer, *Inside the Third Reich: Memoirs by Albert Speer*, Nueva York, Simon and Schuster, 1997, p. 286.

CAPÍTULO SEIS: «SERÍA UN SUICIDIO, MUCHACHOS, UN SUICIDIO»

- «Nuestra principal misión [...] algo terrible», Melvin S. Dalton, entrevista de Chris Simon para el Veterans History Project, American Folklife Center, Biblioteca del Congreso, 11 de junio de 2003, disponible en <<https://memory.loc.gov/diglib/vhp/story/loc.natlib.afc2001001.33401/sr0001001.stream>>.
- «Había muchas piedras [...] barracas Quonset», Vivian Slawinski, entrevista de Jerri Donohue, Veterans History Project, American Folklife Center, Biblioteca del Congreso, n.d., disponible en <<https://memory.loc.gov/diglib/vhp/story/loc.natlib.afc2001001.46299/sr0001001.stream>>.
- «La playa [...] en Hawái», carta de Curtis LeMay a Helen LeMay, 5 de febrero de 1945, en Benjamin Paul Hagi, *From Wright Field, Ohio, to Hokkaido, Japan: General Curtis E. LeMay's Letters to His Wife Helen, 1941-1945*, Denton, University of North Texas Press, 2015, p. 319.
- Las citas de Haywood Hansell y las del cadete que aparecen en este capítulo, a menos que se indique lo contrario, son de Haywood Hansell, de una charla en la Academia de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, 19 de abril de 1967, Colecciones Especiales Clark, Biblioteca McDermott, Academia de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, Colorado Springs, Colorado.
- «Manteneos juntos [...] sobre el objetivo», Charles Griffith, *The Quest: Haywood Hansell and American Strategic Bombing in World War II*, Montgomery, Air University Press, 1999, p. 175.
- «Era un infierno extenuante [...] ruta de vuelo», Curtis LeMay y Bill Yenne, *Superfortress: The Boeing B-29 and American Air Power in World War II*, Nueva York, McGraw-Hill, 1988, p. 72.
- «Era una locura [...] Era demencial» y «Cuando empezaron a volar [...] acabó agotado», David Braden, entrevista de Alfred F. Hurley, Dallas, 4 de febrero de 2005, University of North Texas Library, Denton, disponible en <<https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc306702/?q=david%20braden>>.
- «Escuchadme, muchachos [...] un suicidio», 40th Bomb Group Association, «An Ersatz Tokyo Rose Intro», disponible en <<http://40thbombgroup.org/sound2.html>>.
- «Prefiero a un estúpido [...] no hace nada», recuerdos de Curtis E. LeMay, Historia Oral, 1971, Proyecto de la Academia de la Fuerza Aérea, Centro Columbia para la Historia Oral, Bibliotecas

de la Universidad de Columbia, Nueva York.

Puede encontrarse información sobre San Antonio Uno y otras misiones de bombardeo en *The Army Air Forces in World War II*, ed. Wesley Frank Craven y James Lea Cate, vol. 5, *The Pacific Matterhorn to Nagasaki, June 1944 to August 1945*, Office of Air Force History, Washington D. C., 1983, disponible en <<https://media.defense/2010/Nov/05/2001329890/-1/-1/0/AFD-101105-012.pdf>>; y Harry A. Stewart, John E. Power y Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos, «The Long Haul: The Story of the 497th Bomber Group (VH)», 1947. *World War Regimental Histories*. 106. <http://digicom.bpl.lib.me.us/ww_reg_his/106>.

«Seis horas más tarde [...] ¿a qué estáis esperando?», William Keighley, dir., *Target Tokyo*, Army Air Forces First Motion Picture Unit, Culver City, 1945, disponible en <<https://www.pbs.org/wgbh/americanexperience/features/pacific-target-tokyo/>>.

Las citas del teniente Ed Hiatt provienen de Elaine Donnelly Pieper y John Groom, dirs., *The Jet Stream and Us*, BBC Scotland, Glasgow, 2008.

La información sobre los globos sonda meteorológicos proviene de «Weather Balloons», Weather Forecast Office, National Weather Service, Alabama, disponible en <https://www.weather.gov/bmx/kidscorner_weatherballons>.

La información sobre la corriente en chorro, las ondas Rossby y Wiley Post proviene de «The Carl-Gustaf Rossby Research Medal», American Meteorological Society, disponible en <<https://www.ametsco.org/index.cfm/ams/about-ams/ams-a-wards-honors/awards/science-and-technology-medals/the-carl-gustaf-rossby-research-medal/>>; «Post, Wiley Hardeman», National Aviation Hall of Fame, disponible en <<https://www.nationalaviation.org/our-enshrinees/post-wiley-hardeman/>>; y Tom Skilling, «Ask Tom Why: Who Coined the Term Jet Stream and When?», *Chicago Tribune*, 23 de septiembre de 2011.

«Jesús, lleno del Espíritu Santo [...] tentado por el diablo», Lucas 4:1-2 y Lucas 4:5-7.

CAPÍTULO SIETE: «SI ME ADORAS, TODO SERÁ TUYO»

Las citas de Hoyt Hottel provienen de Hoyt Hottel entrevistado por James J. Bohning, Cambridge, Massachusetts, noviembre-diciembre de 1985, Center of Oral History, Science History Institute, disponible en <<https://oh.sciencehistory.org/oral-histories/hottel-hoytt-c>>.

Las citas de William von Eggers Doering provienen de William von Eggers Doering entrevistado por James J. Bohning, Filadelfia y Cambridge, noviembre de 1990 y mayo de 1991, Center of Oral History, Science History Institute, disponible en <<https://oh.sciencehistory.org/oral-histories/doering-william-von-eggers>>.

Las citas de Louis Fieser provienen de Louis F. Fieser, *The Scientific Method: A Personal Account of Unusual Projects in War and in Peace*, Nueva York, Reinhold, 1964.

Para más información sobre el nacimiento del napalm, véase Robert M. Neer, *Napalm: An American Biography*, Cambridge, Belknap Press, 2015.

«Tras muchos cálculos [...] de Londres», Charles L. McNichols y Clayton D. Carus, «One Way to Cripple Japan: The Inflammable Cities of Osaka Bay», *Harper's Magazine* 185, n.º 1105, junio de 1942, p. 33.

Para más información sobre las pruebas en Dugway, véase Standard Oil Development Company, «Design and Construction of Typical German and Japanese Test Structures at Dugway Proving Ground, Utah», 1943, disponible en <https://drive.google.com/file/d/1eiqYwvJNSY-ZpUsNQozwBISyQv_z4Uzb/view>.

Para el análisis del CIDN de las armas incendiarias, véase Comité de Investigación para la Defensa Nacional, Summary Technical Report of Division 11, vol. 3, *Fire Warfare: Incendiaries and Flame Throwers*, Washington D. C., 1946, disponible en <https://www.japanraids.org/?page_id=1095>.

«El principal componente [...] hacia el objetivo», *M-69 Incendiary Bomb*, Departamento de Defensa, boletín de combate n.º 48, PIN 20311, 1945, disponible en <<https://www.youtube.com/watch?v=uPteVZyF4U0>>.

- «Muchachos [...] lo estamos haciendo bien» y «No estoy de acuerdo [...] fracasará», transcripción de la entrevista con el teniente general J. B. Montgomery, Los Ángeles, 8 de agosto de 1974, Clark Special Collections Branch, Biblioteca McDermott, Academia de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, Colorado Springs.
- «Requisito urgente que respondía a un plan», Charles Griffith, *The Quest: Haywood Hansell and American Strategic Bombing in World War II*, Montgomery, Air University Press, 1999, p. 182.
- «Todos los edificios importantes [...] al día siguiente», William W. Ralph, «Improvised Destruction: Arnold, LeMay, and the Firebombing of Japan», *War in History* 13, n.º 4, 2006, p. 517, doi:10.1177/0968344506069971.

CAPÍTULO OCHO: «TODO SON CENIZAS. ESO Y AQUELLO Y LO DE MÁS ALLÁ»

Muchas de las fuentes principales citadas en este capítulo y en el resto del libro están disponibles en los *Ataques Aéreos a Japón* (<<https://www.japanraids.org/>>), un archivo histórico bilingüe gestionado por David Fedman, profesor adjunto de historia de Asia Oriental en la Universidad de California en Irvine, y Cary Karacas.

- «¿Cuántas veces [...] para alcanzarlo», Curtis E. LeMay con MacKinlay Kantor, *Mission with LeMay: My Story*, Nueva York, Doubleday, 1965, pp. 13-14, 351.
- «La gente no sabía qué decir [...] baja altitud [perfil de vuelo]» y «Lo cierto es [...] un fuego como aquel», David Braden, entrevista con Alfred F. Hurley, Dallas, 4 de febrero de 2005, Biblioteca de la Universidad de North Texas, Denton, disponible en <<https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc306702/?q=david%20braden>>.
- «Me han preguntado [...] del general LeMay», Haywood Hansell, charla en la Academia de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, 19 de abril de 1967, Clark Special Collections Branch, Biblioteca McDermott, Academia de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, Colorado Springs.
- Las citas de Curtis LeMay de este capítulo, a menos que se indique lo contrario, son recuerdos de Curtis E. LeMay, Historia Oral, 1971, Proyecto de la Academia de la Fuerza Aérea, Centro Columbia para la Historia Oral, Bibliotecas de la Universidad de Columbia, Nueva York.
- «Coronel LeMay [...] muy poco preciso», *First U.S. Raid on Germany*, Reuters, British Pathé, 1943, disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=YgO6DX_9z0I>.
- «Funcionó [...] pero funcionó» y «La guerra es un medio [...] lo antes posible», Curtis LeMay, entrevista de marzo de 1965, Agencia para la Investigación Histórica de la Fuerza Aérea, Montgomery.
- «Ralph, probablemente [...] mucho mejor», Emily Newburger, «Call to Arms», *Harvard Law Today*, 1 de octubre de 2001, disponible en <<https://today.law.harvard.edu/feature/call-arms/>>.
- Las citas de St. Clair McKelway provienen de St. Clair McKelway, «A Reporter with the B-29s: III — The Cigar, the Three Wings, and the Low-Level Attacks», *The New Yorker*, 23 de junio de 1945, pp. 26-39.
- «Cumplimos una buena misión [...] la comida de todo un mes», carta de Curtis LeMay a Helen LeMay, 12 de marzo de 1945, en Benjamin Paul Hagi, *From Wright Field, Ohio, to Hokkaido, Japan: General Curtis E. LeMay's Letters to His Wife Helen, 1941-1945*, Biblioteca de la Universidad de North Texas, Denton, 2015, p. 330.
- «Aparecieron un par de artículos [...] clase de cosas», Jane LeMay Lodge, entrevista de Barbara W. Sommer, San Juan Capistrano, 10 de septiembre de 1998, Sociedad Histórica Estatal de Nebraska, disponible en <http://d1vmz9r13e2j4x.cloudfront.net/nebstudies/0904_0302jane.pdf>.
- «La 5 [...] del resultado», George Slatyer Barrett, *The Temptation of Christ*, Edimburgo, Macniven & Wallace, 1883, p. 48.
- La información sobre el impacto del bombardeo de Tokio del 10 de marzo de 1945 proviene de R. Cargil Hall, ed., *Case Studies in Strategic Bombardment*, Air Force History and Museums Program, Washington D. C., 1998, p. 319, disponible en <<https://media.defense.gov/2010/Oct/12/2001330115/-1/-1/AFD-101012-036.pdf>>.

«Que las zonas [...] “papel y tableros”», David Fedman, «Mapping Armageddon: The Cartography of Ruin in Occupied Japan», *The Portolan* 92, primavera de 2015, p. 16.

«Probablemente [...] historia de la humanidad», United States Strategic Bombing Survey, *A Report on Physical Damage in Japan*, junio de 1947, 95, disponible en <<https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/8822320>>.

CAPÍTULO NUEVE: «DESTRUCCIÓN IMPROVISADA»

La información sobre los bombardeos de LeMay en Japón en la primavera de 1945 proviene de C. Peter Chen, «Bombing of Tokyo and Other Cities: 19 Feb 1945-10 Aug 1945», World War II Database, disponible en <https://ww2db.com/battle_spec.php?battle_id=217>.

«Nuestros B-29 [...] Japón se había rendido», Curtis E. LeMay con MacKinlay Kantor, *Mission with LeMay: My Story*, Nueva York, Doubleday, 1965, p. 388.

Las citas de Curtis LeMay de este capítulo, a menos que se indique lo contrario, forman parte de los recuerdos de Curtis E. LeMay, Historia Oral, 1971, Proyecto de la Academia de la Fuerza Aérea, Centro Columbia para la Historia Oral, Bibliotecas de la Universidad de Columbia, Nueva York.

«Qué gran momento [...] sintiéndonos bien», diario de J. W. Stilwell, 1 de septiembre de 1945, citado en Jon Thares Davidann, *The Limits of Westernization: American and East Asian Intellectuals Create Modernity, 1860–1960*, Nueva York, Taylor & Francis, 2019, 208.

«¿Era posible [...] los civiles enemigos?», Ronald Schaffer, *Wings of Judgment: American Bombing in World War II*, Oxford, Oxford University Press, 1985, p. 180.

«bombardeos de terror deliberados [...] rechazo a Hitler» y «Nuestra política [...] poblaciones civiles», Mark Selden, «A Forgotten Holocaust: US Bombing Strategy, the Destruction of Japanese Cities, and the American Way of War from World War II to Iraq», *Asia-Pacific Journal: Japan Focus* 5, n.º 5, 2 de mayo de 2007, disponible en <<https://apjif.org/-Mark-Selden/2414/article.html>>.

«Hemos descubierto [...] ni en la nueva capital», Erik Slavin, «When the President Said Yes to the Bomb: Truman’s Diaries Reveal No Hesitation, Some Regret», *Stars and Stripes*, 5 de agosto de 2015.

«Resulta llamativo [...] de sus superiores?», William W. Ralph, «Improvised Destruction: Arnold, LeMay, and the Firebombing of Japan», *War in History* 13, n.º 4, 2006, p. 517, doi:10.1177/0968344506069971.

«Lo pasado, pasado está [...] Unidades Aéreas de Autodefensa», Robert Trumbull, «Honor to LeMay by Japan Stirs Parliament Debate», *New York Times*, 8 de diciembre de 1964, disponible en <<https://timesmachine.nytimes.com/timesmachine/1964/12/08/99401959.html?pageNumber=15>>.

La información sobre la disputa entre George C. Marshall y Ernest J. King proviene de Richard B. Frank, «No Recipe for Victory», National WWII Museum, 3 de agosto de 2020, disponible en <<https://www.nationalww2museum.org/war/articles/victory-in-japan-army-navy-1945>>.

«En su autobiografía [...] podría haber dicho», Warren Kozak, *LeMay: The Life and Wars of General Curtis LeMay*, Washington, Regnery Publishing, 2009, p. 341.

CONCLUSIÓN: «DE REPENTE, LA AIR HOUSE DESAPARECERÍA. PUF»

La información sobre el protocolo de las Naciones Unidas que prohíbe las armas incendiarias proviene de «Protocol III to the Convention of Prohibitions or Restrictions on the Use of Certain Conventional Weapons Which May Be Deemed to Be Excessively Injurious or to Have Indiscriminate Effects», Base de Datos de la Oficina de Tratados de las Naciones Unidas, disponible en <https://disarmament.un.org/treaties/t/ccwc_p3/text>.



MALCOLM GLADWELL es redactor de plantilla de *The New Yorker* desde 1996, y todos los ensayos recogidos en *Lo que vio el perro* aparecieron primero en las páginas de esa revista. Es autor de tres libros: *La clave del éxito*, *Inteligencia intuitiva: ¿por qué sabemos la verdad en dos segundos?* y *Fuera de serie. Por qué unas personas tienen éxito y otras no*, cada uno de los cuales encabezó la lista de *best sellers* del *New York Times*. Antes de formar parte de *The New Yorker*, trabajó como reportero en *The Washington Post*, donde cubrió temas de negocios y ciencia y fue jefe de la oficina de Nueva York. Gladwell nació en Inglaterra, creció en la campiña de Ontario y vive ahora en Nueva York.

Notas

[1] Podría seguir. Si, por ejemplo, no han leído *Pearl Harbor: Warning and Decision* de Roberta Wohlstetter se están perdiendo un verdadero placer. <<

[2] Las fuerzas aéreas son una cuestión sobre la que he investigado en varios episodios de mi podcast, *Revisionist History*, por ejemplo, en «Saigon 1965», «The Prime Minister and the Prof» y la serie epónima que empieza con «The Bomber Mafia», en la 5.^a temporada. <<

[3] En el año 2011 di una charla TED sobre Norden y su invento. <<

[4] Esta cita proviene de una carta de 1920 que Pershing envió al director del Servicio Aéreo, en la que afirmaba que el Servicio Aéreo debería «seguir formando parte del Ejército». Creía que las fuerzas aéreas existían para ayudar al Ejército y deberían seguir estando bajo su mando: «Si lo que esperamos es tener éxito, la fuerza aérea militar tendría que seguir estando controlada del mismo modo, someterse a la misma disciplina y actuar bajo el mando del Ejército, en las mismas condiciones en que lo hacen las otras secciones de combate». <<

[5] He investigado algo más sobre Lindemann para «The Prime Minister and the Prof», un episodio de la segunda temporada de mi podcast, *Revisionist History*. <<

[6] En 1969, Kurt Vonnegut publicó su novela *Matadero cinco*. Aunque se la considera una obra de ciencia ficción, la novela está basada en parte en la experiencia de Vonnegut como prisionero de guerra en Dresde durante la campaña de bombardeos de la RAF. La novela permaneció dieciséis semanas en la lista de los libros más vendidos del *New York Times*. <<

[7] Como cabe suponer, lo mismo puede decirse hoy en día de muchos drones militares. Necesitan ver el objetivo para poder apuntar. <<

[8] En sus memorias, el ministro de Armamento y de Producción de Guerra de Hitler, Albert Speer, ofrece un detallado recuento de lo sucedido en las misiones a Schweinfurt y lo que él denomina «el error del enemigo». Indica: «Los ataques a las fábricas de bolas de rodamiento cesó de golpe. De ese modo, los Aliados despreciaron el éxito cuando ya lo tenían en sus manos. Si los ataques hubiesen proseguido [...] con la misma energía, no habríamos tardado en dejar escapar nuestro último aliento». <<

[9] Le May disponía de una galería de tiro en su sótano. Obviamente. <<

[10] Si bien sigue sin conocerse el número exacto de bajas, se calcula que más de 14.000 estadounidenses murieron, resultaron heridos o contaron como desaparecidos en combate al final de la campaña de las Marianas. En cuanto a las tropas japonesas destinadas en las islas, unos 30.000 hombres, fueron aniquilados casi por completo. En la actualidad, hay inscritos 5204 nombres en el espacio conmemorativo de la isla de Saipán, con vistas al puerto de Tanapag. <<

[11] Uno de los problemas de las primeras versiones de la Superfortaleza era que los motores se sobrecalentaban con facilidad. En aquellos días, para el piloto de un B-29 la principal preocupación era que le disparase el enemigo. La segunda, que los motores se incendiasen. <<

[12] No hace falta decir que, al llegar, LeMay no dijo ni una sola palabra sobre aquellas condiciones tan precarias. De hecho, describió las deprimentes instalaciones de la isla a su esposa casi con cómico optimismo: «La playa no está tan mal. No hay mucho coral y el que hay está casi todo podrido, así que nadie se corta. Hay unas pocas babosas de mar, pero no molestan. Revientan en el suelo, conque puede verse algo parecido al fango rojo que tenemos en Hawái». <<

[13] Los meteorólogos de hoy en día siguen utilizando globos meteorológicos. Dos veces al día se lanzan globos con hidrógeno o con helio simultáneamente desde unos novecientos puntos del planeta. Un instrumento enganchado al globo, llamado radiosonda, mide la presión atmosférica, la temperatura y la humedad y transmite la información al equipo de seguimiento en tierra. <<

[14] Algunos más se tropezaron con la corriente en chorro después de Ooishi. En los años treinta, un meteorólogo suizo llamado Carl-Gustaf Rossby identificó y describió tanto la corriente en chorro como las ondas atmosféricas que después serían conocidas como las ondas Rossby. En 1935, el piloto estadounidense Wiley Post fue el primero en experimentar la corriente en chorro directamente. Post se hizo famoso por sus atrevidos experimentos de vuelo y por haber descubierto los fuertes vientos de la corriente en chorro durante uno de sus intentos de vuelo transcontinental de elevada altitud. El término «corriente en chorro» no fue acuñado hasta que un meteorólogo alemán describió los fuertes vientos como *strahlströmung*, que traducido literalmente es «corriente en chorro». <<

[15] La última misión de Hansell tuvo lugar el 19 de enero. Fue un tremendo éxito. Sesenta y dos B-29 atacaron la fábrica Kawasaki. «Todos los edificios importantes del complejo recibieron impactos. La producción cayó en un 90 por ciento. No perdieron ni un solo B-29. Hansell regresó a Estados Unidos al día siguiente», comenta el historiador William Ralph. La ironía resulta evidente. <<

[16] Ni siquiera en las cartas que le enviaba a su esposa mostraba LeMay sus emociones. El 12 de marzo, dos días después del ataque a Tokio, menciona la misión solo de pasada: «Cumplimos una buena misión en Tokio el otro día. Envié un mensaje para tenerte al corriente del programa Hora del Ejército. Espero que llegase a tiempo. Me alegra que te guste el bolso de noche. Te mimo demasiado. Recuerdo la época en que con ese dinero habríamos pagado la comida de todo un mes». <<

[17] Tras dejar su puesto en *The New Yorker*, McKelway sirvió como teniente coronel en el Ejército. Como oficial al cargo de las relaciones públicas, parte de su trabajo era censurar reportajes que pudiesen perjudicar a sus colegas o superiores militares. Sus artículos posteriores a la guerra fueron muy criticados, incluidos los del *The New Yorker*, por su escasa fiabilidad y por encubrir crímenes de guerra. <<

[18] Como señala el historiador ambiental David Fedman, los mapas militares del ataque a Tokio revelan que las abarrotadas zonas de civiles de clase trabajadora fueron un objetivo voluntario. ¿Por qué? Las casas de los pobres eran fáciles de quemar: «Que las zonas más densamente pobladas de la ciudad correspondan a las zonas incendiadas no es casualidad: los que realizaron la planificación pretendían explotar la vulnerabilidad de esa zona de la ciudad, compuesta como estaba de inflamables estructuras de “papel y tablones”». <<

[19] A pesar de la incalculable pérdida de vidas, no existe ningún monumento autorizado por el Gobierno que recuerde a las víctimas del ataque del 9 de marzo en Japón. Quienes sobrevivieron aquella noche, que se denominan a sí mismos los «activistas de la memoria», han luchado para conmemorar el ataque a Tokio frente a la apatía política y pública. Finalmente, crearon su propio espacio conmemorativo: el ya mencionado Centro de la Incursión de Tokio y Daños de Guerra. En su próximo documental, *Paper City*, el director Adrian Francis entrevista a los supervivientes de las bombas incendiarias de 1945 en Tokio para preservar sus historias y su lucha por el recuerdo. <<

[20] Stimson dejó tras de sí un complicado legado. En sus escritos personales expresa preocupación sobre la potencial pérdida de vidas civiles y se opone a la destrucción de centros culturales como Kioto. Pero tal como han señalado los historiadores, las delusiones de Stimson con relación a las campañas con bombas incendiarias parecen inexcusables, si no totalmente inverosímiles. En el frente oriental, tras un informe especialmente doloroso de la AP que hablaba de los planes de los comandantes estadounidenses de llevar a cabo «bombardeos de terror deliberados sobre los centros de población alemanes como un recurso despiadado para acelerar el rechazo a Hitler», Stimson quiso darle la vuelta al discurso en su favor: «Nuestra política nunca se ha centrado en sembrar el terror bombardeando a la población civil». <<

[21] En su diario, el 25 de julio de 1945, Truman escribió: «Hemos descubierto la más terrible de las bombas de la historia de la humanidad [...] Utilizaremos esa arma contra Japón entre el día de hoy y el 10 de agosto. Le he dicho al Sec. de Guerra, el señor Stimson, que la utilice para objetivos militares y soldados y marineros, no para mujeres y niños. Aunque los japoneses sean salvajes, despiadados, crueles y fanáticos, nosotros, en tanto que líderes del mundo para el bienestar común, no podemos lanzar esa terrible bomba ni en la vieja ni en la nueva capital del país». <<

[22] George C. Marshall, general del Ejército, creía que prolongar la guerra habría afectado a la moral. Defendía que el camino más rápido hacia la victoria era una invasión anfibia de Japón. Por el contrario, el almirante Ernest J. King, que estaba al frente de la Armada, creía que una invasión terrestre suponía arriesgar demasiadas vidas humanas. Finalmente, ninguno de esos planes se llevó a cabo. Japón se rindió antes de que el bloqueo naval se extendiese y la invasión terrestre, apodada Operación Downfall, jamás tuvo lugar. <<

[23] En última instancia, la historia seguramente recordará a Curtis LeMay por un comentario que aparece en sus memorias, publicadas justo antes de su jubilación, en 1965. Se cita a LeMay diciendo lo siguiente sobre Vietnam del Norte: «Los bombardearemos hasta devolverlos a la Edad de Piedra». Ese comentario fue emitido en los medios cuando LeMay se presentó como candidato a vicepresidente en la campaña del segregacionista George Wallace, en 1968. Pero una biografía de LeMay de 2009 firmada por Warren Kozak aclara la famosa cita. Kozak señala: «En su autobiografía, *Mission with LeMay*, escrita con la ayuda del novelista MacKinley Kantor, LeMay le entregó a Kantor sus citas, historias e ideas, y Kantor le ayudó a ponerlas por escrito. Le envió a LeMay los borradores del libro para que les diese su visto bueno antes de publicarlos. El libro básicamente da voz a LeMay y está bien hecho. Pero hay una cita en la página 545 relativa a Vietnam que Kantor se inventó: “Mi solución al problema sería decirles con toda la franqueza posible que tienen que andarse con cuidado y dejar de agredir o los bombardearemos hasta devolverlos a la Edad de Piedra. Y podríamos llevarlos de nuevo a la Edad de Piedra con la Fuerza Aérea o Naval; no con las fuerzas terrestres”. Todavía hoy, cuando aparece el nombre de LeMay, la mayoría de la gente recuerda esta cita preguntándose: “¿No era ese el tipo que quería bombardear Vietnam para devolverlos a la Edad de Piedra?”. Mucho tiempo después, LeMay admitió a sus amigos que él jamás había dicho esas palabras. “Me aburrían de tal manera las transcripciones que las dejé correr”, les dijo a sus amigos y su familia. Habida cuenta que él firmó el libro con su nombre, era el responsable, pero la cita quedó asociada a su persona simplemente porque parecía algo que él podría haber dicho». <<

[24] LeMay fue nombrado jefe del Mando Aéreo Estratégico en 1948. Como indica el historiador Richard Kohn, «El general LeMay, más que cualquier otro, conformó el Mando Aéreo Estratégico (MAE) durante los años en que se estuvo creando bajo su dirección (1948-1957)». En 1961, LeMay ascendió incluso un peldaño más cuando el presidente Kennedy lo nombró jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea. <<

[25] El 21 de enero de 2009, el día después de su toma de posesión, el presidente Obama firmó un protocolo de las Naciones Unidas prohibiendo el uso de armas incendiarias. A partir de ese momento, 115 naciones firmaron el tratado de desarme, presentado por primera vez en 1981. <<