

“Pasaremos a pleno día”

Relato de la “Operación Cerbero”, sinónimo de audacia en la historia naval.

Por Andrés Mejía Vernaud

–Pasaremos a pleno día. Zarparemos a medianoche, y atravesaremos el estrecho a pleno día.

Mientras contemplaba el imponente mástil del Scharnhorst, el almirante Ciliax, vestido con el negro uniforme de la Kriegsmarine alemana, dijo con serenidad estas palabras a sus lugartenientes, para luego observar en los rostros de aquellos la sorpresa y el desconcierto. Lo que Ciliax proponía que se intentara, era una proeza: que se retara hasta el máximo posible a la suerte, al valor y a la historia. Una proeza cuyo más cercano antecedente, muy diferente sin embargo de la situación actual, había que buscarlo en el siglo XVI: en la derrota de la magnífica Armada Invencible en 1588. Desde aquel suceso, la marina inglesa ejerció en el Canal de la Mancha una supremacía que nadie fue capaz de desafiar. Dos siglos más tarde, dicha superioridad era ya, asunto global: la armada imperial británica era dueña de los mares del mundo. Lo que Ciliax proponía ahora, en una tarde de junio de 1941 en el muelle de la ciudad francesa de Brest, era que la marina de guerra alemana desafiara a la poderosa flota británica en la vecindad de su propio hogar, en el mismísimo Canal de la Mancha. No para enfrentarla en batalla. No para derrotarla, o aniquilarla. El almirante Ciliax no buscaba más que una salvación para

sus amados buques, en particular para el formidable Scharnhorst.

Este acorazado se hallaba en el puerto francés desde marzo de 1941, junto con el también poderoso Gneisenau. Allí habían buscado refugio luego de haber sembrado el terror en las rutas de los aliados en el Atlántico norte. Habían sufrido en esas jornadas algunos daños, y por tanto necesitaban el reposo y la cura. Dos meses después, llegaría a acompañarles otro imponente buque, el Prinz Eugen, el cual venía cubierto de orgullo tras haber participado en la batalla en la cual el acorazado Hood, orgullo supremo de la marina británica, fue hundido por el legendario Bismarck. Se sabía que la presencia de estos tres buques en el puerto de Brest, intranquilizaba al alto mando alemán, y al propio Führer, concentrado ahora en su mayor obsesión: el ataque a la Unión Soviética. Si permanecían en Brest, la RAF, la fuerza aérea británica, de seguro los convertiría en un blanco de ataques constantes. Y aunque el puerto francés les servía como plataforma perfecta para lanzar incursiones hacia el Atlántico, Hitler no pensaba por aquellos días más que en el Este y en el Norte, ámbito de su ofensiva contra el bolchevismo. De modo que el Führer dispuso que los buques regresaran a Alemania. Se le hizo ver que su decisión era

casi imposible en la práctica, pues para llevarla a cabo habría que atravesar el Canal de la Mancha. Hitler decidió entonces que los buques fuesen desarmados, y llevados por tierra al territorio alemán en partes. Tal cosa significaría su muerte definitiva, pues con seguridad las necesidades del frente ruso reclamarían que se utilizase en su favor el metal y el armamento extraídos del Scharnhorst, del Gneisenau y del Prinz Eugen. Fue entonces cuando el almirante Ciliax, lleno de pavor ante la posibilidad de que sus buques tuviesen un final tan deslucido y deshonoroso, concibió su fantástico e increíble plan: sus buques, debidamente escoltados, zarparían del puerto de Brest a la medianoche hacia el Canal de la Mancha. Navegarían la mayor distancia posible protegidos por la oscuridad. Luego, atravesarían a pleno día la parte más estrecha del canal, el llamado Paso de Calais o Estrecho de Dover. Allí, no tendrían más remedio que dar batalla a los inclementes ataques que de seguro recibirían. Si lograban pasar el estrecho con vida, llegarían a puerto alemán, y se habrían salvado de ser desarmados en pequeñas piezas. Hitler aceptó que el plan de Ciliax se intentase. Se autorizaba así la “Operación Cerbero”

–Lo intentarán en la noche, en la oscuridad de la noche, y muy probablemente una noche sin luna.

Así, en una tarde de febrero de 1942, pasados ya casi ocho meses de la decisión de Ciliax, el almirante inglés Bertram Ramsay comunicó a sus lugartenientes lo que aparecía en los informes del almirantazgo. Ramsay, comandante de las fuerzas navales inglesas en el Canal de la Mancha, no ignoraba que los alemanes se proponían navegar con sus tres buques hasta las aguas de Alemania; la inteligencia britá-

nica, con la ayuda de la Resistencia francesa, había detectado actividad que indicaba que los alemanes preparaban sus buques para zarpar. Sabía que no intentarían pasar por el ancho Atlántico: allí patrullaba lo más fuerte de la marina británica, y los tres buques alemanes, averiados por los ocasionales ataques aéreos, que sufrieron durante su permanencia en Brest, no estaban en condiciones de entablar batalla con los grandes acorazados ingleses. Pero el pasar por el Canal de la Mancha no les libraba de riesgos: por el contrario, los exponía al ataque masivo de la aviación, de los destructores anclados en Harwich, y de numerosas lanchas torpederas que patrullaban la costa inglesa. Además tendrían que cruzar por aguas minadas. Por eso, el almirantazgo inglés estaba seguro de que intentarían el cruce en la noche, protegidos por la oscuridad. El veterano Ramsay, vestido con la elegante chaqueta cruzada de los oficiales de la Marina Real británica, concibió entonces la “Operación Fuller”, una compleja red de ataques aéreos y navales cuyo propósito era destruir las tres leyendas de la marina alemana, cuando navegaran por esas aguas, desde las cuales, en ciertos tramos, puede verse la costa de Gran Bretaña.

La Operación Fuller, de perfecto diseño, ignoraba sin embargo un detalle crucial de la Operación Cerbero: la travesía no se haría en la noche, como creían los ingleses, sino que se iniciaría en las altas horas de la oscuridad, y alcanzaría su punto de mayor tensión a plena luz del día. Por esa razón, los comandantes británicos no dieron importancia a la noticia que recibieron de sus aviones de observación la tarde del 11 de febrero: habían fotografiado, en la rada de Brest, a los tres buques alemanes en perfecta formación, rodeados de una escolta de destructores y dragaminas. Los ingleses, más por rutina que por estrategia, lanzaron

sobre ellos un tímido ataque aéreo que no les provocó más que un retraso, una molestia. Los submarinos ingleses siguieron órdenes de sus superiores, quienes seguían convencidos de que la travesía sería nocturna, y se retiraron de sus posiciones a las 22 horas, momento que, consideraban ya demasiado tardío para que los alemanes emprendiesen su viaje.

A las 22:45 de ese 11 de febrero se puso en marcha la orden de partir. Pasan largas horas y largos minutos, en los cuales Ciliax se pregunta en qué momento empezarán los ataques. La calma lo sorprende un poco. En ese momento, Ciliax ignora que varios aviones británicos estuvieron a punto de descubrir su flotilla; en todos los casos, algún problema técnico impidió que eso sucediera: un radar averiado, un radio en la frecuencia incorrecta... La suerte ayuda a Ciliax a navegar tranquilo en la fría oscuridad, y a recibir el amanecer entre una tranquila y gris niebla. La mañana sucede sin contratiempos. Han avanzado ya la increíble distancia de 300 millas. Pero a las 11 horas, las patrullas aéreas inglesas transmiten a sus bases una información inquietante: han avistado, a la altura de Dover, es decir, en pleno Paso de Calais, una escuadra alemana con tres grandes buques y varias lanchas torpederas. Se interrumpe súbitamente la tranquilidad de Ramsay, quien había dormido como un bebé. De manera inmediata se pone en marcha un desordenado plan de ataque. Desde Dover se disparan baterías de cañones, cuyo alcance resulta insuficiente. Se ordena un ataque con aviones torpederos Swordfish, pero estos necesitan una escolta de cazas Spitfire. Pasan largos minutos de confusión entre los torpederos y los cazas, hasta que el capitán Eugene Esmonde, al mando de los Swordfish, decide lanzar el ataque: todos sus aviones son derribados. Dos horas más tarde, Ciliax siente una fuerte sacudida: el Scharn-

horst, buque en el cual viaja, ha chocado con una mina. El buque puede seguir navegando, pero por seguridad se decide trasladar a Ciliax a un destructor. Los ingleses lanzan varios ataques aéreos desordenados, caóticos, e inútiles. La formación sigue su marcha: ha pasado las zonas minadas, y la calma vuelve durante un rato. Se romperá, sin embargo, a la altura de Harwich, donde varios destructores británicos salen al paso de la flotilla. Se inicia un feroz combate naval, en el cual los buques alemanes se valen de su poderosa artillería –tan poderosa, que ningún destructor inglés pudo acercarse a ellos, y el que más cerca llegó fue alcanzado por los cañones alemanes. Último recurso: ataques aéreos desesperados, que no hacen efecto alguno sobre los buques alemanes. Al empezar a caer la tarde, los ingleses deben afrontar la más increíble de las noticias: una escuadra naval alemana ha logrado pasar a pleno día por el Canal de la Mancha, y ha logrado llegar casi totalmente ilesa a las aguas del Tercer Reich.

Epílogo: no toda acción espectacular significa una victoria estratégica. Al abandonar estos buques, en el puerto francés de Brest, no fueron ya más una amenaza para el tráfico naval de los aliados en el Atlántico. Pocas semanas después de la asombrosa travesía por el canal, el Prinz Eugen y el Gneisenau fueron destruidos por ataques de aviones y submarinos. Más tiempo sobrevivió el Scharnhorst, buque que fue hundido en batalla por la flota británica en diciembre de 1943. ◼

* Andrés Mejía Vernaud Estudiante de Filosofía de la Universidad Nacional de Colombia. Investigador del ILP de Bogotá, colaborador habitual de la revista Cambio. andresmejia@gmail.com