
BOMBARDEO AÉREO ESTRATÉGICO CONTRA JAPÓN: A 60 AÑOS DE HIROSHIMA Y NAGASAKI

IVÁN SIMINIC OSSIO*

Three months after the War in Europe had finished, the detonation of atomic bombs over Hiroshima and Nagasaki in August 1945 became a new and conclusive expedient to bring the fight –that was still carrying on sine die in the theatre of operation in the Far East– to a halt.

As the American industry was improving its technological levels at a very fast pace and the warfare production line was working full time, at the same time, the conception of the use of the air power was also progressing, and as of 1944, it lead to the trigger of a strategic attack over Japan, whose purpose was to neutralize the Japanese capacity to make war, by means of the systematic destruction of its main industrial and military centres, as well as by debilitating its people's and leaders' morale. However, as it happened in other fronts, the defense of the nation only increased the resistance of the Eastern enemy, willing to fight till the last consequences and to cause the adversary unbearable war fatalities. In this perspective, nuclear bombing –a new tool, whose consequences are, up to a certain extent, unknown– became, from an American point of view, the only feasible alternative to bring to an end a conflict that was threatening to go beyond what was military convenient. Furthermore, it made a huge contribution to giving a new direction to the political-strategic balance of those conquering powers in the conflagration, altering the geopolitical world map in the coming decades.

INTRODUCCIÓN

Lo que EE.UU. no estaba capacitado para hacer a comienzos de la guerra contra el Japón a fines de 1941, sí pudo lograrlo a contar de 1944. Luego de Pearl Harbor y de la subsiguiente exitosa campaña aeronaval nipona, la intención de los americanos habría sido golpear fuerte a su enemigo en sus propias islas principales, pero no tenían ni los medios ni las instalaciones físicas como para emprender una tarea de tal magnitud. Según una evaluación estratégica del mando japonés,

* Investigador del Departamento de Estudios de la Guerra Aérea, Academia de Guerra Aérea, Fuerza Aérea de Chile. Autor de diversos estudios sobre aeronáutica nacional, entre ellas los libros “36 años de aviones jets en las aerolíneas chilenas, 1964-2000”; “El avión Capitán Pastene, crónica de un regalo que se frustró”, y “De la Naranja Mecánica y 42 años de historia, la aviación en la policía civil chilena”. Corresponsal para medios extranjeros especializados en aviación civil y militar. Fotógrafo de aviación. Columnista y articulista de la Latin American Aviation Historical Society (LAAHS). Egresado de Derecho de la Universidad de Chile.

EE.UU., presionado en su ayuda a Inglaterra y debilitado por el ataque sorpresa en la isla Oahu no estaría en condiciones de pasar a la ofensiva en el Pacífico antes de dos años, esto es hasta el segundo semestre de 1943, período en el cual Japón ya habría aprovechado al máximo la extracción y procesamiento de materias primas (especialmente combustibles y lubricantes líquidos) desde Malaya, Birmania, las Indias Holandesas y las Filipinas, fortaleciendo de esta forma su ya elevado poder militar; luego, la fanática resistencia del imperio y la defensa irreductible de los sectores conquistados durante ese lapso haría que la respuesta americana no fuera capaz de despojar a ese país de sus nuevas posesiones. Si bien la inicial planificación apuntaba hacia una guerra de objetivo limitado, el sorpresivo éxito de sus arrolladores despliegues y la incapacidad de una respuesta por parte de las fuerzas americanas, inglesas y australianas —más los éxitos de Hitler en Europa— no hizo sino proporcionar a Tokio la visión de que era posible ir **aún más allá** del perímetro inicial, esta vez hacia las islas Salomon, Nueva Caledonia, Samoa y las islas Fiji, para luego ampliar los apetitos hasta el atolón de Midway y las Aleutianas.

El primer intento de respuesta después del desastre en Hawai ocurrió poco después —el 18 de abril de 1942— cuando el portaaviones USS Hornet logró posicionarse a unos 1.200 km al sureste de Japón para lanzar un emblemático ataque con un grupo de dieciséis bombarderos bimotores medianos B-25B Mitchell del US Army Air Force (USAAF), un raid más testimonial que efectivo, pero que logró demostrar que —si bien difícil— no era imposible llegar hasta Tokio o a las ciudades más importantes del enemigo (en este caso, Osaka y Nagoya). El ataque no fue un completo éxito, pero tampoco fue un fracaso, y el plan del Coronel James Doolittle terminó —como estaba presupuestado— en las costas de China, con varias tripulaciones extraviadas, muertas o apresadas y con los japoneses ciertamente preocupados. La visita de los B-25 —independientemente de ser motivo suficiente para que luego se desatara una feroz represalia nipona contra China— ayudó a demostrar lo correcto de las previsiones japonesas en el sentido de querer ampliar sus conquistas territoriales, supeditando de alguna manera a la garantía de una mayor profundidad defensiva las dificultades que les significaría el efectivo dominio y aprovechamiento económico de las zonas invadidas, razón de ser de la expansión del imperio.

Ante esto, para doblegar el hasta ese entonces sorprendente y exitoso esfuerzo de guerra japonés, se hacía necesario que el poder aéreo aliado contara con medios diseñados específicamente para volar grandes distancias y a altitudes superiores. También se requería la certeza de contar con bases de despliegue apropiadas para recibir y apoyar debidamente a tales aparatos; a esa fecha las más importantes bases de bombarderos americanos se ubicaban absolutamente fuera de la autonomía necesaria para llegar hasta Japón.

Una alternativa inicial era ocupar instalaciones chinas para lanzar los ataques, y la posibilidad existía, pues ambos países orientales se encontraban en con-

flicto desde hacía largo tiempo y la parte oriental de China se encontraba invadida por los japoneses (conflicto que desde incluso antes de Pearl Harbor había provocado en Washington la abierta antipatía hacia Japón). La Armada Imperial se había empeñado sobre la región de Manchuria a comienzos de la década de los años '30 y luego de furibundas batallas había logrado desembarcar tropas de ocupación, las que permanecieron ahí por largo tiempo. Reanudadas las hostilidades en 1937, los nipones llegaron a controlar la mayoría de las costas del sur de China y pronto se lanzaron sobre el interior del país. Poco después dirigieron sus apetitos hacia los rusos, firmando luego con éstos un pacto de no agresión en 1941 que dejó libres a las fuerzas imperiales para avanzar sobre su objetivo principal: las islas del Pacífico y el sudeste asiático.

Para colaborar con la sometida China, EE.UU. había estado ayudando extraoficialmente a los aviadores americanos voluntarios de Claire Chennault –los Tigres Voladores– y mejorando paralelamente los aspectos materiales y de entrenamiento de los efectivos aéreos propios de ese país. Luego del estallido de las hostilidades con los japoneses, el gobierno de Roosevelt –prácticamente imposibilitado de destacar algunos de los todavía escasos bombarderos B-17 en la defensa de su aliado Chiang Kai-Shek– decidió apoyar oficialmente a Chennault –ahora como la China Task Force– y enviar más y mejor material a Pekín a través de la India.

Precisemos que los planes para lanzar ataques aéreos estratégicos desde China o desde India tomaban vuelo ya hacia 1943, pero en la práctica resultaban irrealizables por una serie de problemas: los japoneses ocupaban Birmania –entre China e India– y controlaban casi toda la costa del primer país, haciendo imposible el abastecimiento por mar. La única alternativa para abastecer el frente chino era basar el apoyo logístico en un puente aéreo que debía cruzar los Himalaya, lo que aún en esa época no era en absoluto un reto menor. Además, a lo anterior debió sumarse la circunstancia de no existir aeródromos suficientemente adecuados para la operación de los bombarderos americanos, y las distancias involucradas para poder golpear las ciudades y centros de gobierno e industriales japoneses todavía limitaban grandemente el radio de acción o la carga efectiva de bombas que los aparatos existentes a esa fecha podían desarrollar (lo mismo el tema de la escasa capacidad operativa de los cazas de escolta). El problema inicial, entonces, subsistía.

LA LLEGADA DEL BOEING B-29

En 1944 empiezan a llegar a los escuadrones las primeras unidades del polimotor Boeing B-29 Superfortress. Con este avión los americanos pudieron finalmente comenzar a superar el escollo de la lejanía de los blancos a través del expediente de la posesión de los medios técnicos adecuados para el ataque, habida consideración de que aún no se conseguían bases de despliegue suficien-

temente cercanas a Japón como para ser ocupadas por los bombarderos en ese momento operativos.

El diseño del B-29 había comenzado en 1939 teniendo en mente un objetivo claramente definido: poner en acción un bombardero hemisférico capaz de potenciar el poder aéreo estadounidense ante un panorama internacional que se percibía extremadamente volátil, y frente al cual tanto la propia lucha interna en EE.UU. entre aislacionismo o participación no tenía aún un resultado totalmente claro, así como débiles resultaban las medidas preventivas adoptadas ante Alemania por las potencias vencedoras de la Primera Guerra Mundial. Un concepto sencillo en su planteamiento general, pero que no sólo se traducía en tener líneas de vuelo suficientemente dotadas o tripulaciones bien entrenadas y dispuestas, sino que en la particular predisposición política e industrial nacional para sostener el gigantesco esfuerzo que lo anterior significaba.

Por lo pronto, las experiencias que la guerra de 1914-18 había proporcionado apuntaban a que parte importante de las acciones ofensivas de los conflictos futuros le correspondería desempeñarlas principalmente a la aviación, y no sólo en el campo táctico, sino que afectando en general la capacidad del país enemigo para hacer la guerra. Si bien a inicios de los años '30 se dieron diversos esfuerzos para proscribir a la aviación de bombardeo con la idea de desincentivar el surgimiento de nuevas guerras —o bien se intentó legislar acerca de los límites de su uso en acciones ofensivas— los sucesivos estados mayores americanos afortunadamente mantuvieron sus requerimientos de desarrollo de aparatos capaces de llevar el esfuerzo militar hasta bien adentro del dispositivo de cualquier eventual nuevo enemigo, factor que permitió que el país llegara al umbral de la Segunda Guerra Mundial medianamente preparado para enfrentar los nuevos desafíos, tanto desde el punto de vista estrictamente militar como del industrial. Como toda idea innovadora, lo anterior no sólo no fue aceptado por todo el mundo **ab initio** como un asunto evidente, sino que hasta bien entrada la década de los '30 todavía algunos debatían entre el **verdadero** o más adecuado rol de la aviación, la conveniencia o no de levantar fuerzas aéreas tácticas o estratégicas, una mezcla de ambas, o a qué factor darle preponderancia. Parte de la temprana incapacidad de la fuerza aérea alemana para dominar por el aire a Gran Bretaña a fines de 1941 puede explicarse teniendo en mente este dilema histórico.

La carrera por aumentar el alcance y la carga ofensiva significó que a contar de 1934 el Ejército estadounidense emitiera sucesivos requerimientos para dotarse de un bombardero de 8.000 km de autonomía y que transportan una tonelada de bombas, un reto que —en esa época— la industria no fue capaz de enfrentar. En cambio, un rápido y acertado ajuste de las expectativas dio nacimiento al Boeing B-17 Flying Fortress y luego al Consolidated B-24 Liberator, aparatos con los que EE.UU. pudo asumir cumplidamente su contribución para la derrota de las fuerzas de Hitler a contar de su plena operatividad desde Inglaterra y sobre Europa desde

1943 en adelante. Sin embargo, el deseo de atacar estratégicamente a Japón a fin de hacer fracasar su despliegue militar en el Pacífico y quebrar su voluntad de lucha requeriría de un nuevo avión, cuyos planos se habían puesto sobre las mesas de diseño mientras la Luftwaffe y la Wehrmacht materializaban cómodamente su guerra relámpago contra los países de la Europa central.

Luego de los requerimientos iniciales –gran radio de acción, elevada carga útil y altitud, alta velocidad y mejores grados de protección, automatización y armamento defensivo– sólo las casas Boeing y Lockheed lograron poner en vuelo a sus respectivos proyectos, dejando en el camino a otros connotados fabricantes americanos de igual renombre y experiencia (Douglas y Consolidated-Vultee, aunque esta última pronto obtuvo un contrato preliminar por su XB-32 en reemplazo de la Lockheed, la que se retiró prematuramente de la competencia). Elegido finalmente el proyecto de la Boeing –el modelo 345– el avión hizo su primer vuelo el 15 de septiembre de 1942 y ya hacia fines de 1943 se había decidido que –una vez plenamente operativos– estos aparatos serían destinados al frente oriental, dejando a los B-17 y B-24 en Europa. A estas alturas, Hitler ya acumulaba sendos fracasos en su intento por invadir Inglaterra y la Unión Soviética, y los aliados preparaban el desembarco masivo en las costas de Francia para junio de 1944, un panorama global bastante más auspicioso que los días de incertidumbre propios de 1939 y 1941.

Dentro de las capacidades más notables del B-29 estaban sus 4.100 MN de alcance máximo bajo condiciones ideales (6.600 km), 576 km/h y 7.620 m de altitud, además de su pesado armamento autodefensivo (accionado a control remoto), y la posibilidad de cargar 9.072 kg de bombas. Ciertamente es que los números variaban dependiendo de las configuraciones tácticas adoptadas, pero aun así era bastante más de lo que podía ofrecer cualquier otro aparato equiparable, y de todas maneras el conjunto se encontraba lejos de lo que los leales B-17 y B-24 podían poner sobre la mesa.

En junio de 1943, junto con la formación en EE.UU. de la primera unidad táctica del USAAF destinada a utilizar el nuevo avión, el General Henry Arnold, comandante general de las fuerzas aéreas, presentó el llamado “Plan Aéreo para la Derrota del Japón”, el que en lo sustantivo contemplaba el envío de los B-29 hacia el teatro chino para lanzar desde ahí operaciones punitivas a gran escala destinadas a desalojar a los japoneses de este país y para golpear las islas madre del imperio en forma sostenida. El apoyo logístico para esto debería entregarse desde India por otros B-29 convertidos a roles de transporte y abastecimiento. Desde abril de 1944 sucesivas formaciones de B-29 se dirigieron hacia sus nuevas bases en el oriente, y las dificultades logísticas que aún subsistían debieron solucionarse rápidamente, en especial aquella relacionada con la carencia de aeródromos adecuados. Recrudescida la guerra en Europa, el plan original contó con cierta crítica, en la medida que el propio Arnold debió aplicarse duramente para impedir que los

B-29 fueran utilizados contra otros blancos del Eje que no fueran los japoneses, particularmente para impedir que se perdiera el factor sorpresa que debería traer aparejado su uso. Lo mismo respecto del secreto y protección de las eventuales bases desde las cuales las formaciones operarían, a fin de evitar medidas de auto-defensa preventiva de los nipones.

Paralelamente, un estudio preliminar evacuado por un comité de analistas reunido por el General Arnold había decidido que los blancos principales que había que batir para sacar a Japón de la guerra eran las instalaciones de almacenamiento, traslado y proceso de las materias primas, particularmente acero y carbón, y su infraestructura industrial asociada, aunque rápidamente esto debió reevaluarse debido a que muchas de las fuentes de carbón estaban en territorio chino. La planificación que finalmente se impuso en 1944 fue la de bloquear a Japón por mar y atacar desde el aire su infraestructura de transporte, de fabricación de aviones y los seis mayores centros poblados industriales del país. En el caso de tener que poner en práctica una invasión anfibia, dichos blancos serían complementados por otros de naturaleza táctica.

El primer raid ofensivo –que fue diurno y dirigido por radar– contra intereses japoneses tuvo lugar a inicios de junio de 1944 sobre instalaciones ferroviarias en Bangkok, Tailandia. A mediados del mismo mes tuvo lugar el primer ataque directo contra las islas principales mediante la destrucción de las factorías de acero en Kyushu, raid este último que estuvo formado por 75 aviones. Durante el resto del año se lanzaron varios ataques similares, en general por formaciones de un promedio de ochenta aviones lanzando explosivos en cantidades cercanas a las 2½ toneladas por aparato. Como todo proceso gradual, esta primera etapa tuvo éxito sólo relativo y los previsibles problemas iniciales de toda índole no dejaron de presentarse; mientras no se logró la superioridad aérea, la agresiva caza defensa enemiga ciertamente aportó grados extra de dificultad en el desarrollo de estas misiones, haciendo que las pérdidas fueran cuantiosas.

UNA NUEVA ORGANIZACIÓN

El esfuerzo bélico de los japoneses dependía en gran medida de lo efectiva que resultara la conquista y el procesamiento de las materias primas, factor aplicable no sólo al apoyo que necesitaban las tropas que invadieron el Pacífico del sur, sino que también al necesario para mantener operativas las fuerzas militares que se mantenían dentro de las islas madre. En tal sentido, la disponibilidad del B-29 permitió a los comandantes planificar el quiebre de la combatividad enemiga por la vía de atacar sus centros industriales, su infraestructura y ciudades, independientemente de lo que estuviera sucediendo en el océano o en la multiplicidad de islas del Pacífico sur que estaban siendo disputadas palmo a palmo por las demás fuerzas empeñadas en la batalla. Así, a inicios de 1943 una evaluación de

la situación general de los dos frentes en que EE.UU. se batía –Europa y el Pacífico– hizo que el mando supremo norteamericano decidiera que la mayor presión debía ejercerse para doblegar la capacidad de lucha de los japoneses por medio del ataque concentrado sobre sus principales elementos de apoyo al esfuerzo bélico –las verdaderas fuentes del poder militar. En diciembre se conoció el “Plan Total para la Derrota del Japón”, de los jefes del Estado Mayor Conjunto, el que –entre otras cosas– apuraba acciones resolutivas que permitieran acercar la maquinaria ofensiva cada vez más cerca de Japón.

Para el manejo operacional de la fuerza de bombarderos los americanos decidieron crear una nueva fuerza aérea que estuviera dirigida desde Washington por el propio General Arnold, para tomar con la junta de jefes de Estado Mayor la decisiones que implicaba su uso, incluyendo la determinación de los blancos. Con esto, además de aplacar a los ansiosos comandantes supremos en India y China en sus deseos de comandar por su cuenta los escuadrones, se avanzaba claramente en dos aspectos históricos habituales dentro del estudio del poder aéreo: se sacaba del comando de los jefes de teatro el poder de usar a estas formaciones (como hasta ese momento era tradicional) y, además, se daba un paso fundamental en la creación de una fuerza aérea independiente. Así, más que por la vía de una separación orgánica de las tradicionales fuerzas aéreas del ejército o de la armada (el camino habitual), se llegaba a una solución práctica directamente relacionada con la concepción estratégica que determinaba una específica modalidad de uso de la fuerza contra el enemigo japonés. De esta forma, en abril de 1944 nació la XX Fuerza Aérea, antecedente objetivo no sólo del nacimiento posterior del Strategic Air Command (protagonista principal durante la Guerra Fría) sino que también de la creación de la propia USAF en 1947.

ACERCANDO LAS BASES

A pesar de los éxitos iniciales, aún subsistía el problema de la distancia, puesto que la lejanía de las bases indias y chinas significaba, entre otros aspectos, que la carga bélica de las formaciones de los B-29 se redujera proporcionalmente (y atendido el hecho que cada vez costaba más abastecer las reservas de combustible ubicadas en China). Mientras no aparecieran nuevos aviones más poderosos, el dilema “carga bélica vs. radio de acción” se solucionaría de una sola forma: acercando las bases de despliegue cada vez más cerradamente sobre el enemigo. Y a eso precisamente condujo el desarrollo de toda la batalla aeronaval llevada a cabo a contar de 1942, tan afortunada para los japoneses al principio, pero luego sucesivamente favorable a la Navy y los Marines con el salto de isla en isla y la expulsión de las tropas niponas de todas sus fortificaciones. La aviación aeronaval, los gigantescos y sacrificados convoyes de suministro, la cacería sin tregua de los portaaviones enemigos, y el sacrificio de miles de infantes de marina y tripulaciones dieron a los americanos la clave para acercar el fin de la guerra por la vía de obtener el dominio territorial.

El principio del fin para los japoneses se alcanzó con la captura de las Marianas luego de dos meses de batallas en junio-julio de 1944. Éstas, un archipiélago compuesto por una quincena de islas situadas a 1.300 MN al sur de Tokio (unos 2.400 km), a 1.300 MN al este de las Filipinas, y a 1.500 MN de la base americana más cercana en las islas Marshall, constituían instalaciones frescas –particularmente cinco grandes pistas en Saipán, Tinián y Guam– desde donde atacar profunda y seguramente a todo el dispositivo nacional japonés, permitiendo aumentar la efectividad de los ataques aéreos y la relación costo-beneficio de los mismos. Esta conquista permitió en general dos cosas: cesar las onerosas operaciones lanzadas desde India y China (las que a fines de 1944 se traducían en más de 6.000 salidas, la mitad de ellas de orden logístico), y comenzar rápidamente el redespiegue de los B-29 hacia las Marianas (los primeros aviones arribaron a contar de octubre de 1944, desencadenando ataques este mismo mes). Paralelamente, a medida que continuó la conquista de las islas del Pacífico, también mejoró otro importante aspecto que iba a influir en una menor tasa de pérdidas de los bombarderos que diez-maban Japón: lograr bases avanzadas para que operaran desde ellas los cazas de escolta, particularmente con la conquista de Iwo Jima en febrero-marzo de 1945.

Hacia fines de 1944, y ya operativa la primera centena de B-29 en las Marianas, se acentuó el ataque de precisión contra las principales fábricas de armamento, particularmente de aeroplanos. En tal sentido, en noviembre setenta B-29 se dejaron caer sobre Tokio para atacar sin mayor éxito las principales instalaciones de Nakajima. A contar de diciembre, bombarderos casi desprovistos de armamento defensivo comenzaron a golpear las mayores ciudades. La fábrica Mitsubishi, desde donde otrora salieran los temidos cazas Zero, fue reducida a cenizas en enero de 1945. Paralelamente comenzaron los raids destinados a destruir los principales centros poblados japoneses, para lo cual en determinado momento se decidió la utilización intensiva de bombas incendiarias, particularmente efectivas contra el específico tipo de construcción usada por el enemigo (madera, papel, en general materiales ligeros).

El uso de artefactos incendiarios, inicialmente resistido en Washington por razones de orden moral, pasó a ser gradualmente aceptado, en parte debido al uso que de las mismas hacían los alemanes contra Gran Bretaña. En febrero de 1945 un ataque a Tokio hecho por más de 170 B-29 causó 80.000 muertos y cerca de 30 km² de la capital totalmente arrasados. En marzo siguiente se concretó una –si no la mayor– de las misiones más mortíferas de la historia de la guerra, con 334 B-29 lanzando bombas incendiarias durante la noche del 9 al 10, causando 84.000 muertos y 41.000 heridos, además de la devastación de otros veinticinco km² de Tokio; catorce aviones fueron derribados. Nagoya (3.500 toneladas), Osaka (1.700), Amagasaki, Kobe (2.300), entre otras ciudades de importancia, fueron severamente dañadas por raids incendiarios nocturnos durante el mismo mes de marzo. Luego de otros blancos atacados en marzo y abril, a fines de mayo nuevamente Tokio fue golpeada en dos oportunidades, con 6.800 toneladas de explosivos incendia-

rios. La tónica se mantuvo hasta antes de agosto, y al terminar los raids las seis ciudades industriales más importantes –Tokio, Nagoya, Kobe, Osaka, Yokohama y Kawasaki– habían sido duramente afectadas. Paralelamente, cientos de minas navales fueron arrojadas por los B-29 para bloquear los accesos a las principales rutas de comunicaciones marítimas.

Despojar a los aviones de su pesado armamento defensivo pasó a ser habitual, para así cargar más cantidad de explosivos. En general, la debilidad a que había llegado la capacidad de respuesta de la artillería antiaérea y los cazas de defensa diurna y nocturna japonesa permitieron estos relativamente impunes ataques de las formaciones de B-29, así como las operaciones destinadas a bombardear desde unos 7.000 pies de altura las cuatro principales ciudades enemigas. En el mismo mes de enero, el 75% de la carga de bombas estaba formada por artefactos incendiarios.

Sin embargo, tal como el jefe del Estado Mayor Conjunto General George Marshall advirtiera al Presidente Truman en junio de 1945, el poder aéreo **por sí solo** no resultaría suficiente para sacar a los japoneses de la guerra, así como tampoco lo había sido para derrotar a los alemanes. Este reconocimiento traía implícito otro más grave: la guerra no terminaría en el corto plazo, y para terminar con la resistencia nipona se debería lanzar la masiva invasión de las islas principales en dos etapas: los desembarcos anfibios en Kyushu en noviembre de 1945 (operación Olympic) y en Honshu en marzo de 1946 (operación Coronet). Fuertes y sostenidos bombardeos aéreos previos machacarían las posiciones defensivas, y se calculó en unos cinco millones el total de efectivos militares empeñados en ambas operaciones, de los cuales casi dos millones serían tropas directamente involucradas en los desembarcos, y con una estimación de pérdidas (por la junta de jefes) no menor a 500.000 de ellos. Aunque estos números fueron objeto de encendidas polémicas internas en los propios EE.UU. a contar de 1946 (principalmente impulsadas por los movimientos histórico-revisionistas), lo cierto es que el temor subyacente de los comandantes y políticos americanos era repetir las elevadas tasas de bajas que se habían producido hasta ese momento, en el cual la reciente experiencia de junio de 1945 en Okinawa (120.000 muertos) estuvo sin duda muy presente. Con todo, las consideraciones más conservadoras de las bajas que la invasión en dos partes podría ocasionar no resultaron inferiores a los 193.000 soldados estadounidenses. Demasiado alto.

Alemania se rindió en mayo de 1945 y a contar de julio siguiente el cuartel general de la XX AF se trasladó desde Washington a Guam. Ante la invasión que se desencadenaría contra Japón, en lo inmediato el bombardeo estratégico logró movilizar centenares de B-29 que lanzaron más de 5.500 toneladas de bombas buscando disminuir la capacidad de respuesta de las fuerzas japonesas, afectando los sistemas ferroviarios y la infraestructura de transporte en general. Poco después se había logrado tal nivel de destrucción de las ciudades enemigas que

el mando decidió mover el eje del ataque hacia poblaciones de segunda, tercera y cuarta importancia (en relación con su número de habitantes y su escaso valor como blanco militar o industrial). El cerrojo se apretaba tanto en torno a Japón que incluso las flotas navales americanas lograron desencadenar con relativa impunidad operaciones ofensivas contra los principales puertos nipones, afectando el poder naval y aeronaval imperial y cortando la mayoría de las líneas de comunicaciones marítimas. Durante este mes también se incrementó la campaña para lograr el aniquilamiento de la infraestructura de combustibles y de refinería japonesa.

EL BOMBARDEO ATÓMICO

Hacia junio-julio de 1945 la aviación militar norteamericana había alcanzado niveles tales de superioridad aérea que ante sus ataques la defensa japonesa poco podía hacer. Sin embargo, parece que ni aun así se avizoraba la rendición de los japoneses en el corto plazo. El estoicismo del pueblo nipón y los esfuerzos incansables de sus fuerzas armadas parecían no haber sido seriamente afectados por el bombardeo de los B-29, y estimaciones del Ministerio de Guerra oriental calculaban en dos millones las tropas dispuestas para hacer frente a la planeada invasión, y más de un millón de civiles susceptibles de ser reclutados, además de numerosas cantidades de aviones y tanques todavía disponibles. Fortificaciones y dispositivos antidesembarco en las playas completaban un cuadro dentro del cual la rendición era altamente deshonrosa, una opción atávicamente apartada del código ético del japonés promedio.

¿Había sido estéril la dura campaña de meses de bombardeo aéreo estratégico al no lograrse la rendición japonesa? Claramente no, si entendemos que el objetivo inmediato de éste –afectar la capacidad del país para continuar la guerra– estaba en pleno proceso de ejecución, con resultados indesmentibles, y que la obtención del triunfo –más que responsabilidad exclusiva de la XX AF– era el resultado final de una compleja ecuación cuyos componentes desde un principio comprometían el esfuerzo del total de las fuerzas armadas estadounidenses.

Además, al igual como sucediera en otros frentes de la guerra, el bombardeo masivo no tenía mucho que hacer si se pretendía usarlo para anular la moral de la población enemiga, entendida ésta como la capacidad de mantenerse anímicamente de pie frente a una agresión percibida como injusta, ni para esperar que fuera éste, el pueblo afectado, el que exigiera a sus dirigentes poner fin de las hostilidades. Sin embargo, la percepción por parte de la dirigencia civil japonesa –incluido el emperador– de que las posibilidades de ganar la guerra eran proporcionalmente inversas al daño terrible que causaba el bombardeo norteamericano y del inútil sacrificio de su pueblo, abrió la posibilidad de buscar una salida honrosa a la encrucijada, estableciéndose a contar de febrero de 1945 dos tendencias claramente opuestas en ese país: los que querían la paz y los que querían continuar la

guerra porque pensaban que el resultado de ella era incierto y que los americanos aún no tenían nada asegurado (particularmente porque –según ellos– todo debería decidirse en las batallas de la invasión que se avecinaba).

Mucho se ha criticado la decisión del Presidente Truman de lanzar las bombas nucleares sobre Japón, pero los antecedentes apuntan a que el principal factor considerado por aquel para el uso de esta arma enteramente nueva fue el de querer evitar más pérdidas de vidas de soldados americanos de acuerdo al panorama que se daba a mediados de 1945 (aunque tampoco debería descartarse el deseo de querer amedrentar a unos aliados rusos que a esas alturas del balance de fuerzas e intenciones ya resultaban francamente antagónicos). Si bien la conquista de las islas del Pacífico había permitido que el poder aéreo se manifestara con inusitada violencia y efectividad, lo cierto es que eso no había sido gratis, y decenas de miles de muertos americanos habían caído en antológicas batallas, además de otros tantos miles de heridos. Y eso sin considerar las fuertes pérdidas materiales. Así presentado, el nivel de víctimas esperado para las operaciones de 1945-46 era simplemente inaceptable. Por otro lado, y a pesar del franco resentimiento contra los japoneses, la pérdida de vidas niponas también parece haber sido considerado, a lo menos desde un punto de vista cuantitativo: se esperaba que el terrorífico efecto causado por una de las bombas sobre cualquiera de las ciudades elegidas en mayo de 1945 como blancos potenciales (Hiroshima, Kokura, Niigata, Kyoto) causaría menos bajas que los inmisericordes ataques sobre Tokio de enero anterior.

Mientras los líderes aliados se encontraban reunidos en la conferencia de Potsdam y se exigía la rendición **incondicional** del imperio, el 16 de julio una bomba fue probada con éxito en Alamogordo, EE.UU., y se pudo pensar en llevar a cabo un lanzamiento efectivo sobre uno de los blancos predefinidos. A esa fecha el Emperador Hirohito ya consideraba seriamente la posibilidad de la capitulación, para lo cual Tokio –a contar de julio– hizo gestiones bilaterales con Moscú que no llegaron a buen puerto, particularmente por discrepancias insuperables respecto del régimen político que sería aceptado por EE.UU. en el Japón de posguerra. Fuerte oposición a estas tratativas plantearon connotados miembros del poder militar imperial.

Una natural incertidumbre impidió poner en práctica la alternativa de una simple demostración inocua para que los japoneses tomaran debida nota de lo que se les venía encima, además de que también resulta más o menos obvio que el odio y cierto prejuicio racial frente a los nipones era demasiado grande y que no era en absoluto atractivo seguir arriesgando más vidas americanas frente a un enemigo que no daba pistas concretas de rendición ni menos de arrepentimiento.

Así las cosas, el 6 de agosto el B-29 **Enola Gay** despegó desde Tinián y lanzó la primera bomba sobre Hiroshima, la séptima ciudad más grande de Japón y un centro eminentemente civil, descargando un poder explosivo equivalente a unas

21.000 toneladas de TNT. La destrucción total de la ciudad y la muerte de 80.000 personas en un par de segundos no fueron motivo suficiente para dar por terminada la guerra de inmediato: aun las posiciones de los líderes en Tokio eran muy opuestas frente a lo que ellos estimaban eran las verdaderas capacidades de los americanos y todavía existía optimismo ante los niveles de respuesta que los japoneses podrían oponer a la invasión que según ellos era inevitable para que los enemigos ganaran la guerra. El 8 de agosto la Unión Soviética declaró la guerra a Japón e invadió Manchuria y al día siguiente el B-29 **Bockscar** dejó caer la segunda bomba sobre la ciudad-puerto de Nagasaki, matando a 40.000 personas. Entre el 9 y el 12 de agosto se produjeron los hechos políticos que finalmente significaron que el emperador aceptara los términos de la rendición; el día 14 se redactó el documento que hacía oficial la capitulación y esa misma noche se produjo un golpe de estado por parte de los militares más radicales que deseaban impedir su difusión al pueblo. Luego de derrotar a los amotinados, finalmente prevaleció el mandato de Hirohito en el sentido de considerar estéril seguir acabando con las vidas de sus compatriotas frente a un panorama que se había apartado demasiado de la planificación de 1941: *“El enemigo ha empezado a usar una nueva y cruel clase de bomba, con un poder incalculable para causar daños, sacrificando muchas vidas inocentes. Si continuamos peleando, esto resultaría no sólo en la completa aniquilación del Japón, pero también podría resultar en la extinción de toda la humanidad. Siendo este el caso, cómo podríamos salvar a los millones de nuestros súbditos...? He allí la razón por la que hemos ordenado que aceptemos los términos estipulados en la Declaración Conjunta de los Poderes”*. La rendición se firmó el 2 de septiembre a bordo del acorazado Missouri, manteniéndose el emperador en su puesto y pasando a ser el General MacArthur el gobernador militar efectivo del Japón ocupado.

CONCLUSIONES

Mirados los acontecimientos a sesenta años de distancia, es claro que así como no fue un arma específica la que derrotó al imperio japonés también lo es que todas ellas lo hicieron. Los acontecimientos que permitieron que el 2 de septiembre de 1945 parte de la flota americana entrara tranquilamente a la bahía de Tokio y casi quinientos B-29 pasaran rugiendo ordenadamente formados sobre las cabezas de los asistentes al trascendental acto de la rendición, tienen origen en causas que deben buscarse tanto en la poderosa capacidad industrial de un país cuyo objetivo por cinco años fue **producir-para-ganar-la-guerra** y también en la claridad de sus mandos políticos y militares para conducir a millones de hombres a la victoria final.

Por el lado japonés, más que una moral nacional irremediadamente afectada por el apabullante poder militar enemigo o por los efectos terribles de la energía atómica, lo que permitió poner punto final al sacrificio y comenzar una nueva etapa de desarrollo político y económico fue la visión de quien estaba constituido como reserva moral de la nación —el emperador, secundado por algunos de sus más

cercanos seguidores— para entender que el país como tal resultaba inviable en las condiciones que se encontraba ya hacia febrero de 1945, y que todo el esfuerzo de la población para seguir aportando a la victoria sería insuficiente, a pesar de la certeza en contrario de los sectores opositores del ejército y la marina. De todos modos, si bien la voluntad de seguir combatiendo existía y ni el país ni sus fuerzas armadas habían sido paralizados, lo cierto es que los medios materiales efectivos para seguir la lucha con posibilidades de éxito se habían reducido a niveles insostenibles, y que el poder político militar imperial había llegado a niveles de alarma y división inadecuados para sostener un esfuerzo posterior.

Gracias al uso del poder aéreo estratégico, de las 69 ciudades japonesas atacadas, la mayoría de ellas experimentaron niveles de destrucción superiores al 55%, situándose Hiroshima (42%) en el tercer lugar y Nagasaki en el duodécimo (36%). La más afectada fue Fukui, con un 86%. La capital, Tokio, sufrió un 40%. Cerca de 13 millones de personas quedaron sin hogar. Todas las industrias de combustibles (líquidos o sólidos) disminuyeron sus producciones hasta menos del 50%, semiparalizándose el país a consecuencia de esto. La red de caminos y carreteras también sufrió igual colapso. 450.000 japoneses perdieron la vida y otros tantos resultaron heridos (incluyendo en estas cifras los 116.000 muertos y 80.500 heridos habidos en los dos bombardeos nucleares). Por su parte, los B-29 se vieron involucrados en cerca de 35.000 misiones efectivas, lanzaron unas 160.000 toneladas de diferentes explosivos sobre Japón, y derribaron 1.128 aviones enemigos. Por otro lado, cayeron 359 bombarderos (218 de ellos en combate), con una tasa de pérdidas del 1,22%, experimentando 2.941 muertos y 397 heridos graves. Esta fue sin duda una contribución superior para lograr la victoria final, complementada debidamente por la interrupción de la vías de comunicaciones marítimas y el avance territorial logrado por las demás componentes de las FF.AA. americanas en el Pacífico del sur desde 1942 en adelante.

Al momento del desfile aéreo en Tokio, 3.700 B-29 se encontraban listos para continuar el esfuerzo de guerra. Por algún tiempo posterior, muchos de ellos formarían parte de la punta de lanza de occidente contra los intereses soviéticos en la llamada Guerra Fría. Por su parte, Japón, desprovisto de la posibilidad de montar nuevas fuerzas armadas y de asumir en el mediano plazo un rol político de trascendencia, logró emerger de las ruinas de la guerra hasta niveles de desarrollo económico sobre los cuales resulta ocioso referirse aquí.

El bombardeo aéreo estratégico contra Japón —incluidas las detonaciones de agosto— es considerado como una herramienta que contribuyó eficazmente a la rendición del Imperio del Sol Naciente y a evitar mayores desastres de consecuencias imprevisibles (entre otros de significación global, fue evitada la invasión de China y Japón por parte de las fuerzas de Stalin). Aunque cierto grado de culpa aún lo clasifica junto con otros episodios de la misma naturaleza —inmenso castigo sobre población civil— sobre los cuales todavía existen diversas interpretaciones

(el Londres de **León Marino**, Shangai por los japoneses, Coventry, Dresden, Colonia, etc.), sin duda eran otros tiempos, otras circunstancias, y ninguno de dichos eventos terribles puede ser analizado sino con la visión de los líderes de esa época. Lo cierto es que la guerra trajo cerca de 50 millones de muertos y grados de destrucción y desamparo jamás vistos por la humanidad, ni antes ni después, y eso obedeció a una dinámica y a una lógica que a más de medio siglo después puede resultar todavía difícil de comprender y asimilar.

BIBLIOGRAFÍA

1. BERGER, Carl ('76). *B-29, la Superfortaleza*. Madrid: San Martín.
2. CAPIO, Ralph. El bombardeo nuclear sobre Japón, una retrospectiva de 50 años. *Air & Space Power Journal*. USA, invierno '95: pp. 2-11.
3. CORRELL, John. The decision that launched the Enola Gay. *Air Force magazine*. USA, april '94: p. 30.
4. CORRELL, John. Revisionism gone wrong. *Air Force magazine*. USA, april '04: pp. 40-50.
5. KAGAN, Donald. Por qué EE.UU. arrojó la bomba. *Air & Space Power Journal*. USA, primavera '96: pp. 4-15.
6. OVERY, Richard ('80). The air war, 1939-1945. Chapter IV, The air war in the far East. USA: Scarborough House.
7. WOLK, Herman. The twentieth against Japan. *Air Force magazine*. USA, april '04: pp. 68-73.
8. WOLK, Herman & HALLION, Richard. FDR y Truman, continuidad y contexto en la decisión de la bomba atómica. *Air Force magazine*. USA, invierno '95: pp. 19-25
9. The U.S. Strategic Bombing Survey ('45). Summary Report, Pacific War. Maxwell AFB, Alabama.