PUENTE AÉREO DE BERLÍN

(operación Vittles) "vitualla"

NOTA PREVIA. Las 17 primeras páginas describen las causas políticas que originaron la creación del puente aéreo para socorrer a Berlín y el resto describe el puente aéreo en sí, del que el próximo 28 de junio de este 2024 se cumplirán 76 años.

Ambientándonos

A modo de **introducción** podemos hacer un breve esbozo de cómo estaba la situación en Alemania para llegar a centrarnos en las circunstancias que obligaron a los aliados a iniciar el famoso "PUENTE AÉREO DE BERLÍN".

"Luftbrücke", puente aéreo, en alemán

A principios del mes de junio de 1.943, en plena segunda guerra mundial, los aliados recomenzaron de nuevo los bombardeos masivos sobre la Alemania nazi con los aviones norteamericanos Boeing B-17 -"Fortalezas Volantes"- y los B-24, "Liberator", más la cooperación de unos pocos bombarderos ingleses, centrándose muy especialmente sobre la ciudad de Berlín, que era el objetivo natural al que había que batir, puesto que en Berlín se localizaba el enclave principal de los centros de transporte y producción alemanes. Los aliados tenían claro que si se conseguía la caída

de Berlín eso daría un enorme subidón de moral en sus tropas, ya que Berlín era el símbolo del poder nazi, pues era la capital de Hitler.

[Entre 1.940 y 1.945 la aviación norteamericana más la RAF británica, la Royal Air Force, -y con una modesta ayuda de la fuerza aérea francesa a última hora- bombardearon Berlín 363 veces, arrojando sobre esa ciudad 70.000 tonelada de bombas que causaron la muerte de 20.000 alemanes y más de millón y medio de refugiados, dejando prácticamente arruinada y en escombros toda la ciudad]

La técnica que emplearon los aliados (mayoritariamente apoyados y liderados por la aviación norteamericana, la USAF) consistía en una alternancia ininterrumpida de "**bombardeo aéreo continuo**" siguiendo la siguiente pauta:

Todas las noches se producían bombardeos -a cargo de los aviones británicos- que operaban con la ayuda de algunos pilotos neozelandeses, canadienses, polacos y de alguna otra nación. Por su parte los norteamericanos, con sus incursiones de formaciones muy numerosas de bombarderos, operaban a plena luz del día, no dando tregua ni cuartel a la población berlinesa.
El castigo fue de tal calibre que casi todos los barrios completos de la ciudad desaparecieron literalmente del mapa y más del 70 por ciento de todos los edificios berlineses estaban en ruinas o gravemente dañados.

La caída de BERLIÍN .

El desmadre de los rusos que entran triunfalmente en un "arruinado y destruido" Berlín.

Cuando el 1º de mayo de 1.945 los rusos, (aliados por aquel entonces de norteamericanos, franceses e ingleses), se lanzaron al ataque final de la ciudad de Berlín. La realidad solo dio para conquistar una auténtica ruina entre cuyas piedras apenas sobrevivían unos tres millones largos de paupérrimos y hambrientos berlineses.
A pesar de ello las tropas rusas celebraron su victoria arrasando ¡aún más! lo que poquísimo que quedaba de ciudad durante toda una larga semana, dedicándose al saqueo, el pillaje sin límites y las violaciones de muchísimas mujeres alemanas.
Esa "**semana de barra libre"** para la soldadesca rusa -y también parte de la oficialidad- transcurrió sin el menor control por parte del alto mando ruso, sus superiores, que consintieron y muchos de ellos participaron en ese lamentable acto...

***[Según la historiadora alemana Miriam Gebhardt en la segunda guerra mundial los rusos violaron a cerca de dos millones de mujeres alemanas. En esa cifra entraron muchísimas berlinesas. Otros autores hablan de que el 90% de las berlinesas fueron violadas*]**

Fue una brutal experiencia para infinidad de mujeres salvajemente violadas y asesinadas. Además, ocurrió que los soldados rusos estaban obsesionados por los relojes, especialmente los relojes de pulsera, lo cual indica que no los conocían, (no habían visto un reloj de pulsera en su vida). Robaban a la población civil cuantos relojes podían, destrozaban muebles, irrumpían en las casas derribando puertas y hacían cuanto les venía en gana ...
Muchos miembros del ejército rojo hacían ostentación de más de una docena de relojes puestos en sus brazos, todos ellos marcando dos horas de adelanto con respecto a la hora local de Berlín.... ¡Llevaban la hora local de Moscú!...
Había un grupo de soldados rusos, procedentes de la zona central asiática, que se incautaron de cuantas bombillas encontraban, se las metían en sus mochilas y las llevaban como trofeo y como recuerdo...

Vista del Berlín de junio de 1945

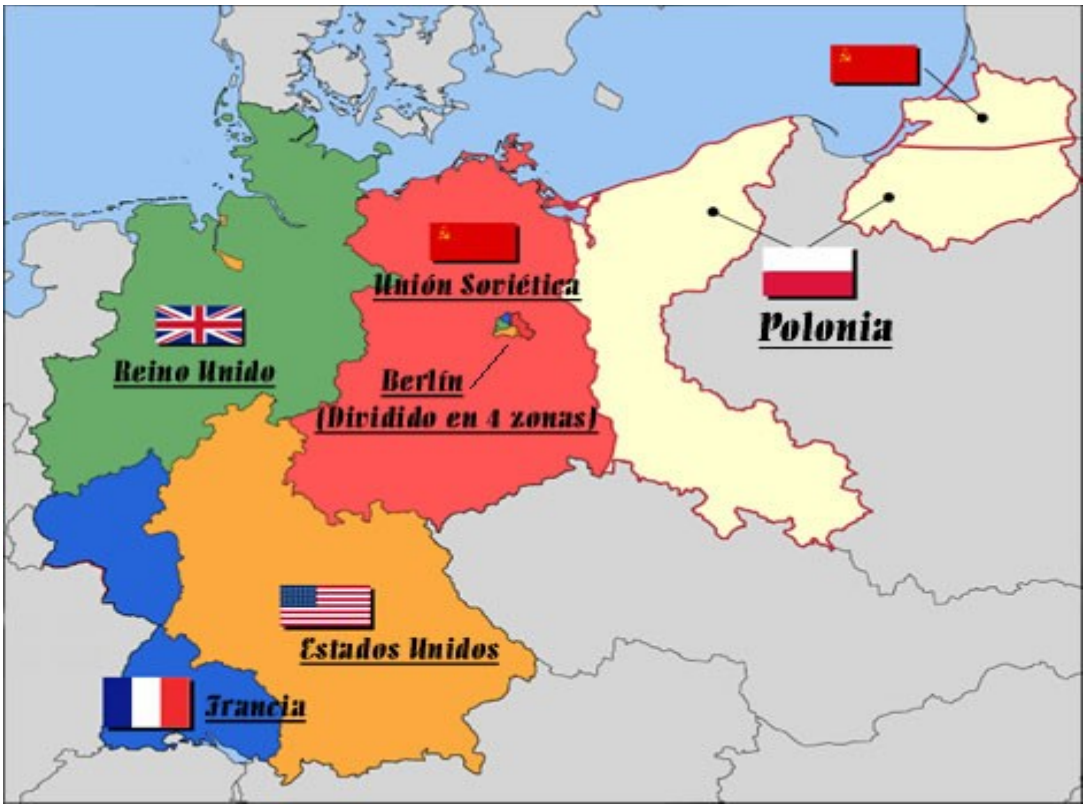
Desgraciada y tristemente así fue la "triunfante conquista de Berlín" por las tropas de Stalin. Fue un brutal saqueo **consentido por las autoridades militares rusas,** muy ocupadas ellas en mirar demasiado

tiempo para otro lado y justificando su actuación como represalia de lo que los alemanes hicieron con el pueblo ruso cuando el avance alemán llegó hasta Leningrado.

Las fuerzas americanas que avanzaban por tierra se quedaron a unos 80 kilómetros de la ciudad, prefirieron dejarle el honor de la conquista a los rusos con la excusa de que ellos habían "previsto" que la toma de la ciudad costaría un enorme número de bajas en su infantería, cosa que les horrorizaba, (excusa totalmente falsa, pues conocían perfectamente la situación en que se hallaba Berlín después de los bombardeos y prefirieron dejar ese paseo militar a los rusos).

Tiempo atrás de esta atroz llegada de los rusos a Berlín ya habían planificado en la conferencia de Teherán -a finales de noviembre de 1943- Stalin, Roosvelt y Churchil como sería **el reparto de la derrotada Alemania**: Los rusos se quedarían con la Alemania al este del rio Elba y Gran Bretaña, Francia y Norteamérica se quedarían con el resto. Pero la ciudad de Berlín quedó en el interior de la Alemania comunista de Stalin, como una isla rodeada completamente por terreno comunista, por lo que llegaron a un acuerdo firmado por todos ellos para que Berlín fuera propiedad de los cuatro: los EEUU, Inglaterra, Alemania y Francia.

Stalin, que accedió a regañadientes a esta "cesión" de compartir Berlín entre los cuatro, desde el principio hizo ver claramente a sus socios que **él quería Berlín para él solo, costase lo que costase,** y para ello comenzó una política de hacerles la vida imposible a los aliados, por el hábil procedimiento "predeterminado y cocinado desde Moscú", de no consensuar nada, de no estar de acuerdo en nada ni con nada, de exigir lo imposible, por absurdo o estrambótico que fuera y participar en las negociaciones con un larguísimo y constante "me opongo a todo"… Su plan se basaba en incordiar constantemente a los aliados para hacerles la vida difícil, cansarlos y esperar a que, aburridos de la incomodidad creada por Stalin, abandonasen y le dejasen a ´del su Berlín.



División definitiva de Alemania en la Conferencia de Yalta (4 al 11 de febrero de 1.945). Previamente -en la Conferencia de Teherán (28 nov del 43 al 1 dic del 43 y posteriormente el 12 de octubre de 1944 en el "Protocolo de Londres)- ya habían programado los aliados la división de Alemania tras el final de la guerra. Pero fue en Yalta donde se formalizó el reparto.

De este modo el **gobierno cuatripartit**o de Berlín -integrado por representantes del Reino Unido, Francia, EEUU y Rusia- se veía constantemente entorpecido por la delegación rusa en cuantas acciones se emprendían. **Los rusos acudían a la reunión diaria de gobierno entre los cuatro, e iniciaban siempre la reunión protestando de absolutamente todo. Hablaban muy poco, pero cuando hablaban disentían y discutían todas y cada una de las acciones que los aliados intentaban llevar a cabo para el buen gobierno de la ciudad. Y puestos a aportar, aportaban cualquier extravagancia, ocurrencia o determinación que se les ocurría en aquel momento…**

No importaba que la cuestión se refiriese a cosas sencillas o graves; discutían el color de las marcas en el suelo de las calles, o el de las placas de los automóviles, o de la colocación de las farolas, o el horario del comercio o el de la policía municipal, o la cantidad de alimentos que se distribuirían entre los berlineses, o su horario de reparto, o los turnos de guardia para las policías

militares de los gobernantes, o el horario de apertura y cierre de los cines y un larguísimo etc. de ocurrencias y majaderías sin fin… Los rusos, con tal de incordiar siempre discutían y ponían las cosas lo más difíciles que podían a sus socios.
Asistían a las reuniones -siempre teledirigidos desde Moscú- en clave de "me opongo" o "no procede". Y para ocultar su intransigente posición a cualquier cosa -asesorados y dirigidos siempre por Moscú- de vez en cuando iniciaban la negociación con el premeditado truco de "inicialmente ponerse de acuerdo con alguna propuesta de las que se estaba hablando" para, a los tres minutos, oponerse frontalmente a ella, negando que ellos habían estado de acuerdo con ese tema…, o admitían que alguna cuestión a tratar era correcta y aceptada por ellos, con lo que pasaban a otro tema, pero a la hora de terminar la sesión y firmar el conjunto de lo aprobado y aceptado de palabra, se levantaban de la mesa protestando porque ellos "jamás habían aceptado ese asunto"… Eran maestros en la política del desconcierto para entorpecer y embarullar, típicamente comunista, ¡"Made in Moscú"!

Los rusos encontraron un filón -muy eficaz para su propósito- al que le sacaron mucho jugo. Se trataba de que -con el único fin de molestar y embarullar-, alteraban la circulación rodada de los automóviles, cambiando las direcciones del tránsito en las calles principales de un día para otro o de la mañana a la tarde, sin avisos previos, creando el correspondiente caos…
Los horarios de los cines, o de los comercios en general y de los restaurantes sufrían cuantos cambios se les antojaban…Y así un enorme etc. que solo perseguía causar cansancio en los aliados para que les regalaran Berlín, por el sistema de "abandono esto porque aquí no hay quien pueda poner orden".
Hay que añadir a lo dicho el saqueo en toda regla con el que Stalin se despachó: fue el mayor saqueo conocido de la industria alemana, pues los rusos se llevaron el 90 por ciento de la famosísima y acreditada **industria óptica alemana**, que fue incautada, desmontada y llevada hacia la Alemania del Este. Lo mismo le ocurrió a la **industria del acero**, la de la imprenta y otras mucha más. No dejaron ni un edificio con teléfono. Todos los teléfonos fueron requisados por los rusos.
Otra curiosidad a resaltar: Los soldados rusos procedentes de la zona central asiática se incautaban de cuantas bombillas encontraban, se las metían en sus mochilas y las llevaban como recuerdo...

Cuando el 17 julio de 1.945 se inició la conferencia de Postdam, entre Truman, Churchill y Stalin, las relaciones entre aliados y rusos ya comenzaban a no estar tan unidas como al principio, pues andaban bastante deterioradas y había habido algunos intercambios de disparos entre rusos y americanos....
Los tres jefes de los aliados, **Stalin, Churchill y Truman** (así como Clement Attlee que sucedió a Churchill tras ganar las elecciones de 1.945) se reunieron para decidir qué harían con la Alemania vencida y qué orden y que administración iban a imponer tras la guerra Europa.

En las negociaciones de la conferencia de Postdam los aliados mantenían el punto de vista de que una Alemania reorganizada y pujante sería muy importante para la recuperación de Europa, arrasada por la reciente guerra, mientras que los rusos lo único que pusieron de manifiesto fue el **exigir multimillonarias -e imposibles por la cuantía que exigían- compensaciones económicas a Alemania por su participación en la victoria. Exigían compensaciones en dinero contante, cuestión totalmente imposible para la destrozada y derrotada Alemania.**

Las conversaciones para llegar a algún acuerdo se pusieron tan agrias que no hubo apenas nada que acordar, dada la ya citada programada incomprensión rusa; y uno de los poquitos acuerdos a los que accedieron los soviéticos fue el crear **tres corredores aéreos** de 20 millas -algo más de 32 kms- de ancho, uno al norte, otro en el centro y otro al sur, que comunicaran la zona aliada occidental -la Alemania Federal- con la aislada capital berlinesa, localizada como una isla en medio de la Alemania comunista, la Alemania del este. Estos pasillos eran exclusivamente "aéreos", pues respecto a los pasillos terrestres de acceso a Berlín no se firmó nada, ni dieron ninguna explicación, ni aclararon nada. Tan solo firmaron un acuerdo los cuatro grandes confirmando los tres corredores aéreos citados **para garantizar los intereses de seguridad del tráfico aéreo.** Este acuerdo se firmó en noviembre de 1945 y Rusia, afortunadamente en este tema, no puso ningún impedimento.

La vida de los berlineses

De los berlineses, podemos decir que más de un millón y medio de ellos se quedaron sin casa. Los daños de los bombardeos fueron tan severos que no quedaban ya en la ciudad ni calles en buen estado, ni red eléctrica, ni alcantarillado, ni puntos de abastecimiento de combustible para los

vehículos, ni combustible, ni teléfonos, ni suministro fiable de agua, ni comercio de ninguna especie, ni casi nada de nada.
El hedor de los cadáveres producidos por los bombardeos de cada día, señoreaba por toda la ciudad. Muchísimos cadáveres estaban flotando en los numerosos canales en los que se mezclaban con los detritus humanos -no disponían de medios para poder enterrarlos- por lo que otros muchos cientos de cadáveres inundaban los pocos sótanos que medio se mantenían en pie.

Por tratar de hallarle alguna explicación a esta salvaje conducta que ya hemos narrado, quizás esa brutal experiencia para infinidad de mujeres salvajemente violadas y asesinadas tuvo mucho que ver con el recuerdo de tiempos antiguos, cuando los alemanes iniciaron su ofensiva contra Rusia con la "operación Barbarroja" en el verano de 1.941.(¿Fue un devolverles algo de "su propia medicina"?).

Tiempo atrás de esta tristemente atroz llegada de los rusos a Berlín ya habían planeado Stalin, Roosevelt y Churchill el reparto de la ahora vencida Alemania: Los rusos se quedaron con la parte de Alemania, al este del rio Elba. Gran Bretaña, Francia y Norteamérica se quedarían, al oeste del Elba, con el resto.

Afortunadamente nadie, especialmente los rusos, pensó en aquellos momentos en que firmaron la autorización de los tres corredores aéreos que pocos años más tarde sería la única solución para salvar a Berlín.

Si no hubiera sido por esa firma la supervivencia de la población de Berlín, cuando comenzó el bloqueo soviético, hubiera sido del todo imposible.

Los rusos entran en clara acción de disentir

Como americanos y rusos seguían a la greña en Berlín (pues los rusos seguían con su táctica política de "desacuerdo tras desacuerdo" – se tratara de lo que se tratase- con lo que no dejaban de incordiar a ver si los aburrían y se iban de Berlín), e**n 1.946 saltó el primer chispazo con sus correspondientes primeros encontronazos entre ambos bandos:**
Todo fue debido a que en enero de ese año los iraníes habían hecho una protesta ante la ONU contra la ocupación rusa del norte de su territorio y los EEUU les apoyaron con lo que se puso en evidencia el manifiesto desacuerdo entre ambos bandos.

Para enturbiar más las cosas se descubrió una red de espías rusos en Canadá y Stalin reaccionó con una declaración por un lado terrible y por otro sorprendente, al afirmar que **el capitalismo y el comunismo son "incompatibles" y que la URSS debía prepararse para un período de rearme.**

La réplica norteamericana fue diseñada por parte del asesor presidencial norteamericano **George F. Kennan** al afirmar que **la Unión Soviética era un estado irrevocablemente hostil a Occidente y que continuaría con su política expansionista, por lo que los EE UU debían contener esa expansión como una cuestión vital para ellos.**

Con lo dicho las posiciones quedaron meridianamente claras para todo el mundo. Por su parte Churchill en una visita a los EEUU, en la universidad de Fulton, Missouri, acuñó la famosa frase del **"telón de acero"** para referirse a la frontera que separaba a la Europa dominada por el ejército soviético del resto de Europa.

La pelea dialéctica continuó porque los rusos contraatacaron afirmando que los EE.UU. **buscaban dominar el mundo y estaban preparando una guerra para ello**.

Y finalmente, como consecuencia de tanto rifirrafe, llegó lo que todo el mundo veía venir: **en 1.947 se produjo la total ruptura entre ambos bloques,** pues la situación de hambre reinante en toda Europa, la pobreza y el descontento social impedían la necesaria reconstrucción de una devastada Europa. La desconfianza mutua se enseñoreó entre los antiguos aliados y la situación se convirtió en una franca hostilidad.

Mientras los países occidentales desconfiaban del expansionismo soviético en las zonas donde el Ejército Rojo se había asentado, los soviéticos se quejaban de que los occidentales no enviaban a la URSS la parte correspondiente de las reparaciones de guerra que debían extraerse en sus zonas de ocupación, dificultando la recuperación de una URSS en ruinas. Con estos mimbres llegamos al año 1.947, fecha en la que se inició con una clara violación soviética de los acuerdos de Yalta en lo referente a Polonia.

Las elecciones polacas que se celebraron en enero de 1.947 tuvieron lugar en un ambiente típico comunista de falta de libertad y arbitrariedad, propia de los comunistas y una manifiesta y burda manipulación rusa, intervencionista como siempre, sin tapujos, sin permitir ningún control exterior neutral, que les permitió el **"clamoroso triunfo"** de los candidatos comunista.

LAS CONSECUENCIAS DE LA GUERRA. LA DOCTRINA TRUMAN

En febrero de 1.947 una alarmante y secreta nota del gobierno británico llegó a Washington. En ella se informaba al presidente **Truman,** a su nuevo Secretario de Estado -ministro de asuntos exteriores- **George Marshall**, de que **el gobierno de Londres era incapaz de continuar apoyando al gobierno conservador de Atenas en su lucha contra las guerrillas comunistas griegas.** También comunicaba la nota que Gran Bretaña era incapaz de seguir ayudando financieramente a **Turquía**. (El fin de la sgm trajo la paz, pero también dejó al descubierto el tremendo desastre económico en que quedaron los contendientes europeos, incluida Inglaterra.)

Los norteamericanos reaccionaron rápidamente a esta nueva amenaza. Conscientes de que las zonas bajo dominio soviético serían "irrecuperables", no dudaron lo más mínimo en implicarse activamente en la defensa del sur y del oeste del continente europeo. Había que ayudar al Reino Unido y había que pararle los pies al comunista Stalin.
En un discurso pronunciado el 12 de marzo en el Congreso, Truman no solo pidió a su congreso la aprobación de una ayuda de 400 millones de dólares para Grecia y Turquía, sino que sentó una verdadera doctrina de política exterior, la "Doctrina Truman" en la que afirmaba **que los EE UU ayudarían a cualquier gobierno que hiciera frente a la amenaza comunista. El presidente norteamericano proclamó la voluntad de su país de aplicar una política de contención del comunismo *("containment"*).**

El FAMOSO PLAN MARSHAL. LA DIVISIÓN DE EUROPA

Sin embargo, esta medida no era suficiente. Para contener al comunismo era necesario crear en esos pueblos las condiciones económicas que impidieran su expansión. Por ello, el 5 de junio de 1.947 en un discurso en la universidad de Harvard, el secretario de estado, (ministro de asuntos exteriores) George Marshall, anunció el **Programa de Recuperación Europeo** (ERP, European Recovery Program), conocido popularmente como el **"Plan Marshall".**

Se trataba de un programa masivo de generosa ayuda económica para Europa. (diversas fuentes aseguran que el monto invertido supuso una ayuda de **13.000 millones de dólares de aquella época entre 1.947 y 1.952**).

Sin olvidar que ese plan servía claramente a los intereses diplomáticos y de potenciar a los EE UU, lo que Churchill calificó, quizá exageradamente, como "**el acto menos sórdido de la historia**", esa enorme cantidad de dinero supuso una extraordinaria inyección de ayuda económica que permitió la acelerada recuperación de Europa occidental. Sin esta grandiosa inyección económica "en vena" de ayuda, nadie sabe en lo que hubiera parado la situación de los europeos de la posguerra…

Washington ofreció la ayuda a todos los países europeos, aunque determinó que para recibirla era necesario crear <u>mecanismos de colaboración y control económico entre los beneficiarios</u>.

El plan Marshall fue un envite enorme, un golpe estratégico que cogió por sorpresa a los rusos y como no podía ser de otra forma **Stalin se negó a aceptarlo, declinó el ofrecimiento y obligó a todos los países que habían caído bajo su esfera de influencia a rechazar la ayuda.**
(Esta renuncia obligada de los países del este, bajo el control de Stalin, hundió a muchos de ellos que, por lo bajini, estaban ansiosos de recibir el dinero que Marshall les ofrecía. Pero la opresiva bota rusa se impuso y se quedaron sin nada. A algunos países que habían recibido ya parte del dinero, Stalin les obligó a devolverlo a los EEUU)

Las consecuencias del "plan Marshall vinieron a dividir a Europa en dos: la occidental que va a iniciar un rápido crecimiento económico y la oriental, sometida a la URSS, y que va a tener grandes dificultades de todo tipo -no solo económicas- de desarrollo.

<u>LA EXCEPCIÓN: LA ESPAÑA DE FRANCO</u>

El plan Marshal negó la ayuda a España ya que, en opinión norteamericana, tenía el régimen español un carácter marcadamente fascista, además de carecer de democracia. (Durante toda la segunda guerra mundial España permaneció "teóricamente neutral", pero su gobierno era manifiestamente germanófilo a todas luces, aunque repito que, bajo cuerda, también dio muchas facilidades a los aliados).

A la vez que EEUU lanzaba esta masiva operación de ayuda, la administración de Truman creó los instrumentos institucionales de la guerra fría al aprobar en julio de 1.947 la **Ley de Seguridad Nacional** por la que se creaban la **CIA** -agencia central de inteligencia- y el Consejo de Seguridad Nacional.

LA RESPUESTA SOVIÉTICA

La URSS, que había obligado al gobierno checoslovaco a renunciar al Plan Marshall tras haberlo aceptado, -Stalin estuvo dándole vueltas al coco para hacer "algo" para contrarrestar al plan Marshall y como no encontró nada, de repente se le ocurrió que lo mejor era tildarlo (al "Plan Marshall") como un "complot capitalista para comprar la voluntad de los europeos- y reaccionó **en septiembre de 1.947 inventándose un "contraplan Marshall" al que llamó el "Kominform"** (Oficina de Información de los Partidos Comunistas y Obreros).

Este organismo tenía como finalidad coordinar y armonizar las políticas de los partidos comunistas europeos. Dicho de otra manera, este paripé de Stalin **obligó a las naciones bajo su poder a no aceptar el plan Marshall y sojuzgó a todos los países ocupados como "países satélites", les obligó a aceptar el comunismo y no les dio ni un céntimo. Alguna de esas naciones que había comenzado a recibir los dólares norteamericanos, fue obligada a devolvérselos. Para compensarles Stalin "¡Solo les regaló la doctrina comunista y su sumisión a Moscú!"**

En la reunión constitutiva de la Kominform, el representante soviético, Andrei Jdànov, emitió lo que se ha venido en conocer como la Doctrina Jdánov: en ella **se constata la división del mundo en dos bloques y la necesidad de que los países de lo que él denominó el "campo antifascista y democrático" siguieran el liderazgo de Moscú.**

A finales de 1.947, Rumania, Polonia. Hungría y Bulgaria ya habían caído bajo la garra soviética y dependían en todo de Moscú. Por otro lado, en Grecia se estaba librando una fuerte batalla entre el grupo griego de comunistas y los seguidores de la monarquía. La ola de expansión comunista también llegó a Turquía, que también estaba amenazada por un comunismo expansionista que amenazaba el sur de Europa.

Todo lo hasta aquí expuesto acabó en un hecho incontrovertible. ¡La ruptura se había consumado! **La guerra fría** entre ambos bandos, hasta entonces aliados, había comenzado.

EN BERLÍN SE AMONTONAN LAS DIFICULTADES

Regresamos al aislado Berlín en donde el ambiente entre rusos y norte americanos sigue en plena ebullición, con la consiguiente situación tensa.

Como resultado de ello la ciudad se había convertido en un importante baluarte, un punto de gran fricción entre rusos y aliados. Los rusos, que no querían ver la presencia aliada en suelo berlinés continuaban **hostigando periódica y aleatoriamente a los convoyes que provenían de occidente con avituallamiento para la ciudad por ferrocarril, carretera y canales fluviales.**

Los rusos esta vez recurrieron a aplicar la vieja táctica comunista de cortar el tráfico de los convoyes con suministros para el Berlín "no ruso" durante el tiempo que querían, alteraban el tráfico rodado de acceso y salida de la ciudad de modo que las vías de acceso y salida tradicionales, así como las direcciones de esos accesos a la ciudad y a las calles cambiaban de la mañana a la tarde. Y todo ello se aplicaba para multar a quien no se había enterado del cambio (las más de las veces se hacía el cambio sin avisar, lo que hacía que los berlineses no podían saberlo, pero sí debían pagar la multa por no saberlo…).

Otra práctica muy en boga, en aquellos turbulentos tiempos del inicio del puente aéreo a Berlín, era que los aviones militares rusos -obedeciendo órdenes de Moscú- se dedicaban a hostigar a los aviones civiles que, utilizando los corredores aéreos, llegaban de la Alemania libre. La técnica empleada era acercarse a ellos con una "pasada al avión" demasiado cerca de él, en pleno vuelo y efectuando maniobras peligrosas intencionadamente, para asustarlos y meterles miedo con el fin de que desistieran de volar. Como botón de muestra citaré que una de las muchas gotas que colmó el vaso de la paciencia de los aliados, fue el denominado

"GATOW AIR DISASTER". (El desastre de Gatow)

Ocurrió el 5 de abril de 1.948 -cuando no existía todavía el "puente aéreo"- y un avión civil inglés, un Vickers Viking 1B, procedente de Londres con destino al aeropuerto de Gatow en el Berlín aliado,(este aeropuerto de Gatow lleva el nombre del barrio berlinés de Gatow, en donde está ubicado) fue derribado por un caza ruso, un Yakovlev Yack 3, que cuando el avión inglés estaba ya efectuando la maniobra de aproximación al aeropuerto de Gatow, fue envestido por el Yack ruso -con intención de darle unas pasadas para asustarlo, como era lo habitual- pasada que esta vez calculó mal el piloto y chocó con él en pleno vuelo causando el derribo de ambos aviones y la muerte de todos sus ocupantes -6 pasajeros británicos civiles y 4 tripulantes del Vicking por un lado y el piloto ruso que también falleció-.

Los dos aviones involucrados, a la izquierda el Vicking 1B y a la derecha el Yack ruso

La investigación de este choque en vuelo la llevaron conjuntamente los americanos, rusos, franceses e ingleses. Pero esta comisión tuvo que vivir y padecer el **"bochornoso y chulesco"** modo de actuación de los soviéticos, quienes montaron una pantomima de tamaño colosal como defensa de su inocencia….Como táctica única emplearon los rusos un único punto: no quisieron oír nada que no culpase del accidente al avión inglés. ¡Otra gota más para llenar el vaso de la paciencia aliada!

[Varios testigos que presenciaron el accidente declararon que el caza ruso volaba acercándose al avión inglés y que estaba haciendo piruetas y maniobras acrobáticas en sus inmediaciones, y que, de repente, hizo un picado profundo y se colocó debajo del Vicking, desde donde inició un ascenso hacia él, y ahí fue donde chocó con su ala derecha contra el ala izquierda del Vicking, con lo que ambas alas se desprendieron y los dos aviones cayeron a tierra. Estas declaraciones, como no podía ser menos, **no fueron admitidas por los rusos en la investigación,** sin dar ninguna razón que justificara su postura. ¡Típica actuación comunista!]

Paralelamente a este hecho, ya había ocurrido el 20 de marzo pasado -a menos de un mes antes del choque de estos aviones en vuelo- otra "escenita" bien orquestada por los rusos. Fue en el diario Consejo de Control de Alemania -CCA- que era el órgano cuatripartito que regía a Alemania.
Sucedió que ese día estaban reunidos los cuatro aliados -como de costumbre- para debatir los temas del día y ocurrió que el mariscal soviético Sokolovsky -que era el jefe de la delegación rusa-, en un momento, sin venir a cuento, se puso de pronto de pie y comenzó una **bronca monumental y desordenada** en la que desarrolló un tema ofensivo y calumnioso, sin ninguna base creíble, en la que exhibió su mejor papel de actor de teatro, y terminó abroncando de nuevo a todo lo que se

moviera; no dejó hablar a nadie, se levantó y abandonó la reunión. ¡Ya se vieron, una vez más, con claridad las intenciones de Stalín!

STALIN SIGUE A LO SUYO Y MUESTRA SU POLÍTICA

Siguiendo este plan de acción de acoso constante a la convivencia ciudadana por cualquier motivo, **el 1º de abril de 1.948** los rusos se decidieron a dar claramente la cara.
Lo que ocurrió fue lo siguiente: De repente, sin previo aviso, en la frontera soviética los rusos **detuvieron dos trenes de suministro** para el sector aliado, procedentes de la zona británica con objeto de inspeccionarlos. En esos trenes viajaban muchos militares americanos e ingleses a los que se les pidió su "permiso de entrada en Berlín", (¡permiso inventado e inexistente! ¡Pura invención, sobre la marcha de Moscú!).
La reacción aliada fue negarse a esa inspección, con lo que los rusos devolvieron los trenes a su lugar de origen con los suministros intactos.
Al día siguiente, continuando con su plan, le tocó el turno a **cortar las llegadas de suministro por vía fluvial** (En Berlín hay muchos lagos y canales fluviales que se suelen usar para el transporte de mercancías) aduciendo como excusa, la existencia de "permisos de carga inválidos". (Permisos tan falsos como los anteriores, pues tampoco existían)
Unos días después, siguiendo el planificado proyecto de Moscú, le tocó el turno del bloqueo a las conexiones ferroviarias con occidente, impidiendo la entrega de los suministros.
Siguiendo con este bien planificado programa de acoso a los aliados, le llegó el turno a argüir esta vez razones de "reparaciones en los puentes" y "congestiones de tráfico". Cualquier cosa que se les ocurriese eran suficientes "razones" para cortar el aporte de suministros por ferrocarril a Berlín occidental.
Y ya lanzados a todo tren en ese programa de acoso y derribo a los tres socios aliados -americanos, franceses e ingleses-, los rusos dieron otra vueltecilla de tuerca al poner en marcha el 15 de junio, pues inventaron otra medida extrema: **cerraron el corredor terrestre** debido a las ya clásicas "reparaciones...", y el 21 de junio, tan solo seis días más tarde, **cerraron todo el tráfico de personas y mercancías del Berlín aliado, hacia o desde Berlín Occidental.**

Siguiendo su plan de hostigar a los aliados, a finales de junio de 1.948 los soviéticos estrangularon definitivamente todas las vías de suministros por vía férrea, fluvial y carreteras hacia o desde Berlín a la Alemania occidental.

Menos mal que quedaron intactos los tres corredores aéreos ¡Quién iba a decirles, cuando lo firmaron tres años antes, que iban a ser la única posibilidad para ayudar a Berlín!

Como faltaba la guinda a este envenenado "Pastel soviético", ésta llegó el **23 de junio de 1.948** a las 11 de la noche, que fue cuando la agencia soviética de noticias en Alemania -la ADN- publicó el siguiente mensaje:

"La administración militar soviética se ve forzada a impedir la entrada y salida de Berlín a todos los pasajeros y mercancías desde mañana a las 06:00 horas debido a dificultades técnicas. Se cortará también el transporte fluvial. El transporte de carbón desde la zona soviética será suspendido. Las centrales eléctricas suspenderán el suministro de energía eléctrica a la zona aliada."

Había llegado la hora de la verdad y aquello ¡Había comenzado ya en serio, ya sin tapujos, el bloqueo soviético a Berlín occidental!"
A partir de ese momento los sectores occidentales de Berlín -el francés, el americano y el inglés- quedaron totalmente aislados del mundo exterior; era una isla colocada en medio de terreno ruso a la que había que cercar hasta que muriese.
La situación real era esta: casi unos unos **dos millones y medio de habitantes** se vieron, de la noche a la mañana, en situación de no poder recibir absolutamente nada del exterior.
Berlín no tenía más reservas que las mercancías que había en ese momento. No había reservas ni de medicinas, ni combustible, ni el básico carbón para el invierno, ni ninguna otra cosa que pudiera venir del exterior. Sólo se podía contar con lo que había en ese momento. Para colmo de males la zona de Berlín que correspondió a los aliados apenas disponía de terreno agrícola, con lo que había muy poco terreno cultivable. Esta fue la noticia con la que se desayunaron los habitantes de Berlín occidental al levantarse el 24 de junio de 1.948.

LOS NORTEAMERICANOS TOMAN EL CONTROL

Consumados los hechos, la reacción aliada fue la de salvar a Berlín Occidental al precio que fuese.
Evidentemente todas malas noticias que hemos descrito habían llegado a Washington y allí hubo que tomar decisiones rápidas en torno a las posibles ayudas de suministros a Berlín, ya que tenían el dato de que las

reservas disponibles en aquel momento para subsistir apenas alcanzarían un mes. Transcurrido este tiempo, si no se le proporcionaba auxilio, lo normal sería que la población moriría de frío y hambre.

Ese problema le tocó abordarlo al entonces presidente norteamericano, **Harry Truman** -el que autorizó la utilización de la bomba atómica para ser lanzada sobre Japón, con lo que acabó la sgm- quien se reunió con sus consejeros en Washington y algunos altos jefes del Army y la USAF de Berlín que fueron trasladados a Wasington, para estudiar la situación.

Allí se barajaron las posibles acciones a tomar, incluyendo la posible retirada de Berlín, para evitar otra nueva guerra, esta vez contra los rusos. En medio de las discusiones de los asistentes, subidas de tono algunas y más que agrias otras de ellas, Truman cortó en seco aquellas consideraciones de sus asesores civiles y militares y zanjó la reunión, dando un puñetazo en la mesa y anunciando:

¡Nos quedamos en Berlín!

Por otro lado, la reacción de los primos de los norteamericanos, los ingleses, se materializó en lo que el secretario de asuntos exteriores británico dijo: **En ninguna circunstancia abandonaremos Berlín".**

La opinión del general del Army norteamericano Lucius D. Clay, el general americano de mayor rango entonces en Alemania, era que los rusos "iban de farol" y propuso a Washington salir a la autopista con una veintena de tanques y romper el bloqueo.

Esta opinión la compartían y la respaldaban todos los jefes del alto estado mayor americano, pero el departamento de estado (equivalente al ministerio de asuntos exteriores) objetó que el plan era demasiado arriesgado, ya que en aquel momento, los americanos juzgaron que, para los EEUU, no era el mejor momento para reiniciar otra nueva guerra terrestre en Europa pues, en aquel entonces -tres años después de haber finalizado la guerra- **habían desmovilizado ya a los 8 millones de hombres de su ejército y la mayoría del material de guerra había sido repatriado o enviado a la chatarra.** (Les quedaban en Europa tan sólo una división acorazada y otra de infantería, mientras que los rusos disponían de más de 130 divisiones en su zona de Alemania.)

Los americanos disponían de unos **3.000 soldados** en la zona de Berlín oeste, soldados armados tan solo con "armamento ligero", mientras que los soviéticos disponían en su zona de más de **18.000 soldados**.

En lo tocante a franceses e ingleses sumaban también muy pocos hombres. Con este balance no era ni medio recomendable reiniciar otra vez una guerra.

Como en este lío también estaban implicados los ingleses el general británico de la RAF Brian Robertson, jefe del sector británico de Berlín le sugirió al general Clay que se podían **enviar provisiones a Berlín por vía aérea.**

El general Lucius Clay llamó a su comandante en jefe de la USAF en Alemania, el general Curtis E Le May y le expuso el problema, preguntándole si sus aviones serían capaces de transportar carbón y demás vituallas necesarias para que la población civil berlinesa "recién cercada" pudiese resistir, a lo que Le May contestó con su famosa frase:
"Sir, the Air Force can deliver anything." (Señor, la fuerza Aérea puede entregar cualquier cosa).

Con esta categórica y escueta respuesta el general Le May llamó a Berlín, al alcalde social demócrata y anticomunista Ernst Reuter y le dijo: "Estoy dispuesto a autorizar el puente aéreo, no puedo garantizar que funcione; en el mejor de los casos la gente de Berlín pasará frío y hambre y si la gente no puede soportarlos, entonces habremos fallado."

Afortunadamente el alcalde berlinés de la zona aliada, el citado Ernest Reuter, (curtido él en muchas manifestaciones de la gente contra los comunistas) que conocía la voluntad de los berlineses, le contestó: "Los berlineses resistirán por conservar su libertad y estarán muy felices por aceptar cualquier ayuda que se les ofrezca. Le puedo asegurar que los berlineses resistirán las condiciones del puente aéreo".

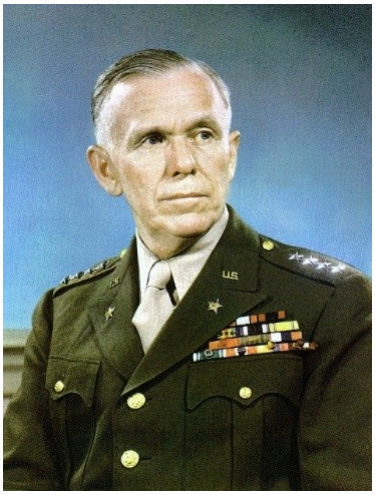
COMIENZA LA GESTACIÓN DEL PUENTE AÉREO

Con esta inequívoca muestra de intenciones del bloque soviético, el general Lucius D. Clay, que había sido general adjunto al General Eisenhower en la reciente guerra mundial, y ahora era el comandante en jefe de las fuerzas de EEUU en Europa y gobernador militar de la zona de ocupación de EE UU en Alemania y que era el oficial americano de más alto rango entonces en Alemania, movilizó inmediatamente a todos los aviones C-47, "skytrains" de que disponía ("trenes del cielo" los famosos Douglas DC-3 en versión civil y "Dakota" en versión de los ingleses) del 60 y el 61 Grupos

de Transporte Aéreo estacionados en las bases aéreas de Kaufbeurren (en el sur de Alemania libre) y de Rhein Main (cerca de Frankfort)- en la Alemania occidental, la Alemania libre- y con ellos comenzó a enviar pequeñas cantidades de suministros militares al Berlín cercado en la zona oriental.

General Lucius D Clay

General Curtis L May



General Marshall

Pequeñas cantidades porque en aquel momento sólo disponía de unos pocos DC-3 y porque estos aviones cargaban sólo 3 toneladas cada uno. La RAF inglesa también colaboró aportando sus aviones de transporte.

Esta primera operación del inicio del puente aéreo se desarrolló durante cinco días, totalizando 38 vuelos diarios.

Fue una pequeña reacción aliada, pero trajo como resultado el que los soviéticos aflojaran las represiones, aunque se veía venir que sus intenciones eran forzar a los aliados a irse estrangulando totalmente las vías de suministro.

ARRANCA EL PUENTE AÉREO

El 25 de junio de 1.948 el general Clay dio la orden de que todos los aviones de transporte americanos que tenían en Europa la USAF, EL ARMY y la NAVY se incorporasen inmediatamente a la base aérea de **Wiesbaden**, en las proximidades de Frankfort. Cumplida la orden se comprobó que sólo pudo contar con unos cien pequeños aviones DC-3, Dakotas, que comenzaron a llegar, a través de los tres corredores aéreos,

a la base aérea americana de Tempelhof, ubicada en el sector norteamericano de Berlín, desde las diferentes bases aéreas americanas en Alemania y que llevaban básicamente pasajeros, alimentos, medicinas y carbón.

El Douglas DC-3 (C-47 para los americanos) había sido el caballo de batalla en el transporte durante la 2ª guerra mundial. Su versión civil era el conocido DC-3, que había entrado en servicio en 1.936, (La compañía Douglas Aircraft había construido más de 12.000 unidades del DC-3) pero aun siendo un avión enormemente fiable y duro, tenía un gran inconveniente para esta misión: sólo podía llevar de carga útil **3.000 kilos**, lo que a todas luces resultaba insuficiente para lo que se necesitaba. Como consecuencia de ésta tan escasa posibilidad de abastecimiento, muy pocos en el bando aliado creían que el puente aéreo resultaría eficaz.

Las necesidades mínimas para la supervivencia de los cerca de dos millones y cuarto de berlineses atrapados habían sido cifradas por el estado mayor del general Clay, en **1.500 toneladas de harina y unas 2.000 toneladas de carbón, que serían unos doscientos vagones de ferrocarril… ¡¡DIARIAS!!** y este cálculo lo habían hecho partiendo de haber rebajado la cantidad normal que recibían diariamente antes del bloqueo -que eran 14.500 toneladas de carbón, comida y combustible- que llegaban a Berlín en camiones, trenes y barcos.

A la vista de ello, con tan pocos aviones DC-3 la situación daba para aprovisionar a Berlín apenas unos cuantos días; hacer aquello con esos aviones sería comparable a un escaso goteo ¡sólo de lo más urgente y vital!…

Voluntarios alemanes cargando carbón en un DC-3. El carbón era imprescindible para la industria y para las calefacciones de la población durante el frío invierno alemán.

El sábado 26 de junio de 1.948 podemos decir que es la fecha en la que "oficialmente" se inició de verdad el puente aéreo de Berlín. Como ironía de la vida se dio la paradoja de que las dos fuerzas aéreas (americana y británica) más influyentes en el bando aliado en la sgm, que hasta 1.945 habían estado dedicándose a inundar de bombas a la maltrecha ciudad berlinesa, de repente tenía ahora que cumplir otra misión totalmente opuesta a la anterior: **¡¡Ahora debían mantener vivos a los que habían estado intentando matar!!...**

Ese día despegaron de la base aérea de Wiesbaden 32 vuelos, con aviones DC-3, con suministros que llegaron a la base aérea de Tempelhof en la zona occidental de Berlín.
Los pequeños DC-3 habían logrado transportar 80 toneladas de harina y 16 toneladas de medicinas.

Dos días más tarde el general norteamericano William Tunner, un veterano con mucha experiencia que había desarrollado el famoso puente aéreo "La Joroba" sobre el Himalaya en China, fue nombrado como jefe del puente aéreo y se hizo cargo de la misión. Cuando algunos de sus hombres le propusieron llamar "cuerda de salvación" a la misión que estaba realizando, el general Tunner respondió: "¡Maldita sea!, estamos transportando comida, así que la llamaremos "**operación vitualla**" **(vittles operation**) y con operación vitualla se quedó.

LA CRUDA REALIDAD DE LOS BERLINESES

Como se ve el nacimiento de este puente aéreo surgió demasiado precipitadamente -dadas las circunstancias evidentemente- con los agobios propios de solucionar sobre la marcha la imperante necesidad de socorrer a los cercados berlineses, y como tal su inicio fue con demasiado pocos aviones, aviones de poca capacidad de carga y con demasiadas necesidades a cubrir, lo que se tradujo en que los berlineses tuvieron que adaptarse, especialmente en los primeros tiempos del puente aéreo, a **sobrevivir con los escasísimos recursos que les llegaban**.

Se comentaba por aquel entonces que los establos de los campesinos de los pocos villorrios cercanos a Berlín estaban llenos de las lujosas alfombras que los berlineses canjeaban con los labriegos para conseguir algunas pocas patatas que éstos le proporcionaban.

Fueron aquellos unos muy duros tiempos en que el hambre se adueñó de muchos berlineses que, para engañar y distraer un poco sus vacíos estómagos, se dedicaban a sacrificar y comer sus mascotas -perros, loros, cobayas, gatos, peces de sus peceras etc.-y cuando se acabaron recurrieron a recoger **la corteza de los árboles de sus parques para cocerla y comérsela, para así intentar engañar el hambre que pasaban.**

Si la comida escaseaba otro tanto le pasaba al combustible. Sus niveles no eran bajos, sino que, dependiendo de los días y de las zonas, podían decir que casi no existían y, para dar una vuelta más de tuerca, Stalin, como tenía en su sector los generadores eléctricos para todo Berlín, cortó el suministro eléctrico al sector occidental, con lo que las noches berlinesas hicieron que los berlineses se las ingeniaran para fabricar sus velas domésticas, hechas de infinidad de materiales.

Con esta situación **el primero de julio de 1.948** (a tan sólo cinco días de iniciado el puente aéreo), los rusos quisieron dar otra "sorpresa", otro golpe de efecto para dejar bien claro sus intenciones de no negociar: Los soviéticos, en otro de sus descarados desplantes, **se retiraron oficialmente del staff del mando cuatripartito de la ciudad.** No volvieron a reunirse nunca más con americanos, franceses e ingleses.

Quedaba meridianamente claro que, si alguien abrigaba alguna esperanza de una posible solución consensuada con los rusos, con ese acto

manifestaban la voluntad rusa de no proporcionar ninguna solución diplomática, sino que querían asfixiar y ahuyentar a los berlineses occidentales. Por supuesto esta decisión provenía de Moscú.

Desde Washington llamaron a consultas al general Clay, gobernador militar de Berlín occidental, quien voló a los EEUU y expuso con toda claridad al presidente Truman lo difícil de la situación. En esa reunión, con gente del más alto nivel ejecutivo de los EEUU, el general Clay expuso algo que llamó la atención del presidente Truman, porque Clay le aseguró que la misión de abastecer por vía aérea a Berlín sería totalmente viable **si le concedían suficientes aviones cargueros Douglas DC-4** -cientos de ellos le pidió- pues esos aviones eran capaces de transportar **10 toneladas** de carga cada uno, en vez de las tres toneladas que llevaban los DC-3.
El presidente Truman lo entendió perfectamente, con lo que aprobó la idea y con carácter de urgencia dio las órdenes oportunas para que se cumpliese.

El DOUGLAS DC-4 ENTRA EN ACCIÓN

El DC-4, el "skymaster", era un cuatrimotor construido durante la segunda guerra mundial. Por desgracia su nacimiento coincidió con el inicio de la sgm y fueron incautados todos los DC4 que fabricó la casa Douglas para el esfuerzo de guerra de los EEUU.
En aquel preciso momento había tan solo dos DC-4 en Europa por lo que el gobierno de Washington, dando así un giro inequívoco a la situación, decidido a no claudicar ante los rusos, cursó una orden a **"todas sus bases aéreas norteamericanas en todo el mundo"** para que inmediatamente se incorporasen todos los DC-4 a las bases americanas de Alemania occidental.

Esta acción dejó perfecta y claramente la voluntad de que los EEUU acababan de comprometerse para salvar al Berlín sitiado por los soviéticos. La orden surtió efecto inmediato y comenzaron a llegar aviones DC-4 de la USAF, la NAVY y del ARMY desde las lejanas bases americanas en Japón, desde Alaska, desde muchos puntos de Sudamérica y desde todos los Estados Unidos a las bases norteamericanas de Alemania occidental.
Y como en aquellos tiempos todo era posible, ocurrió otra paradoja aeronáutica, y fue que muchos de esos pilotos que llegaron a Alemania en sus DC-4 habían participado en numerosos bombardeos para destruir Berlín y hubo que explicarles la extraña, para ellos, incomprensible y

paradójica situación de volar de nuevo a Berlín, pero esta vez para salvarlo...

El hecho fue que **más de 200 aviones DC-4, skymaster,** y sus tripulaciones y sus equipos de mantenimiento que tenían los EEUU, llegaron a Alemania en el transcurso de menos de un mes. Llegaron también radares de control aéreo, equipos de ayuda al aterrizaje G.C.A. acompañados de un grupo de controladores aéreos de la USAF.
El DC-4 era, en aquel momento, el único avión ideal para aquella misión. Era un avión muy duro, de fácil mantenimiento y muy seguro.
Además, aportaba la principal novedad que se convirtió en su mejor cualidad para la misión que iba a realizar: sus **10 toneladas de carga útil**, que unida a una **gran autonomía** -comparada con la de los DC3- hacían que pudiese volar desde la base americana de Weisbaden a Berlín y regresar **hasta seis veces sin repostar,** lo que agilizó mucho las operaciones, consiguiendo reducir el tiempo de las escalas, tanto en Berlín como en las bases de la Alemania libre.

Pero con ser esa cualidad muy eficaz había, además, **otra gran ventaja con respecto al DC-3,** ya que al ser el DC 4 avión triciclo -con rueda de morro, en vez de en la cola- el DC4 mantenía el fuselaje horizontal en tierra, no como el DC-3 que se apoyaba sobre la rueda de cola y estaba "inclinado" en tierra hacia atrás, con lo que las cargas y descargas de mercancías como de pasajeros eran mucho más fáciles y cómodas y más cortas que hacerlas en el "horizontal" DC-4, que en el "inclinado" DC-3.

Vistas las grandes ventajas que ofrecía el DC-4 para el puente aéreo, que había comenzado con los DC-3, se planificó un progresivo programa de sustitución de casi todos los pequeños DC3 Dakotas por los "grandotes" DC4, de manera que en el mes de octubre de 1.948 ya estaban **retirados casi todos los DC-3** y sólo operaron el puente aéreo de Berlín los DC-4 norteamericanos y algunos aviones que aportó la RAF británica.

La fuerza aérea francesa fue excluida por razones de seguridad, ya que el idioma constituía una barrera grave: ¡los pilotos franceses no hablaban inglés! y el control del puente aéreo estaba en manos de controladores norteamericanos, por lo que se hacía lógicamente en inglés.

Un DC-4 en aproximación final al Berlín sitiado. Era un espectáculo al que, especialmente los niños, le dedicaban todo el tiempo que podían.

[**La RAF inglesa** hizo también su aporte de aviones colaborando en lo que pudo. A la urgente petición de los americanos respondió enviando 100 aviones DC-3 y 40 "Lancaster york" y más tarde aportó algunos hidroaviones y algún que otro avión de transporte más. Los DC3 ingleses también fueron progresivamente sustituidos por los DC4]

La dura situación económico/social en Berlín entre los cercados habitantes berlineses hizo que aflorara el inevitable "**mercado negro"**...mercado en el que la moneda de cambio más importante eran los famosos **cigarrillos rubios americanos**, siendo los de la marca **Chesterfield y Lucky Strike** los más solicitados por los fumadores. (La moneda había sido intencionadamente eliminada por los rusos).

EL OPERATIVO DEL PUENTE AÉREO

El diseño operacional del puente aéreo de Berlín fue una operación totalmente diseñada por los EEUU, quien llevó todo el peso de él, tanto económica como operacionalmente, pues los ingleses fueron los únicos que aportaron también ayuda, menos del 20%.
Más del 75% del coste corrió a cargo de los EEUU y lo que quedaba -un escaso 20%- fue sufragado con fondos de Gran Bretaña, Australia, Canadá y Nueva Zelanda, naciones que también aportaron pilotos para volar los aviones americanos.
Los aviones, las tripulaciones, los equipos de mecánicos de mantenimiento de los aviones, el combustible, el servicio médico de la USAF, los voluntarios alemanes del oeste -hombres y mujeres- y también los del este, y casi toda la logística y el dinero provenían mayoritariamente de los norteamericanos, que crearon **ocho departamentos del puente aéreo de Berlín,** departamentos que trabajaban muy coordinados y con un especial interés en no interferirse entre ellos, sino todo lo contrario, pues la orden del general Clay era muy explícita: El puente aéreo necesitaba funcionar de modo tal que todos debían i**ntentar ayudar "ayudándose unos a otros, sin estorbarse"**.
Estos eran los departamentos: **el de planificación, mantenimiento, personal, carga y descarga, operaciones de vuelo, aeropuertos, comunicaciones y el más importante el de abastecimiento.**

Se comenzó el puente aéreo con una separación inicial entre aviones que volaban en el mismo nivel y en la misma dirección, de **15 minutos**. (Se eligieron niveles de vuelo entre 4000 y 6.000 pies (1220 y 1829 metros) separados por tan solo 500 pies -152 metros- cuando en la vida real aeronáutica la separación mínima era de 1000 pies (305 metros).
En el tratado de la creación de estos corredores aéreos, los rusos impusieron su voluntad al determinar las dimensiones de los corredores: 20 millas de ancho -algo más de 32 km- y las alturas comprendía 2500 pies -770 metros- de altura mínima y 10.000 pies -3.048 metros- de máxima altura. La navegación por esos pasillos se apoyaba con un conjunto de radiobalizas instaladas a lo largo de los corredores.
Pero muy pronto comprobaron que estos tiempos de separación de 15 minutos, cuando se aumentó el número de aviones participantes, se podía reducir y vista esa posibilidad de acortar el tiempo probaron a ir gradualmente reduciéndolos, con toda seguridad, y llegaron a la conclusión de que el tiempo de separación entre aviones podían ir bajándolo progresivamente hasta los 5 minutos y a veces a 3 minuto. El control aéreo

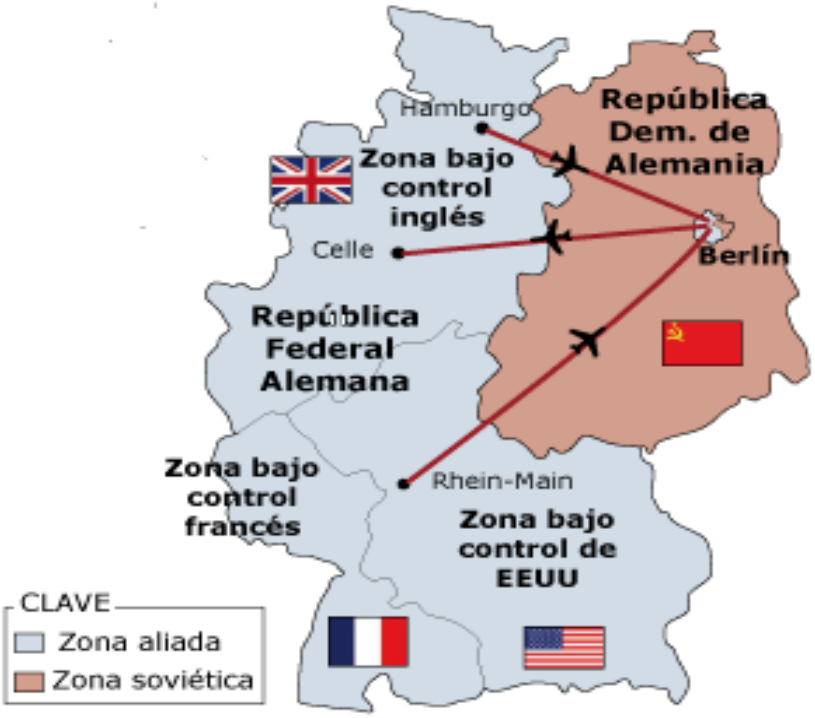
por radar, a cargo de los norteamericanos, fue un ejemplo admirable de eficacia, pues funcionó a la perfección, llegando a manejar algo más de 400 aviones en Alemania para uso exclusivo del puente aéreo.

Los pilotos tenían orden de que, si al llegar a Berlín surgía "cualquier problema" -que no fuese una emergencia grave que requiriese aterrizar en Berlín-, no debían hacer ningún segundo intento de aterrizar ni ninguna una "espera" en Berlín para aterrizar; **deberían inmediatamente incorporarse al corredor central para regresar a Alemania occidental con su carga**.
¡No había tiempo ni espacio para interrumpir la normal llegada y salida de los aviones, así que se tomó esa medida para asegurar la continuidad de llegadas y salidas! Y así funcionaron durante toda la vida del puente aéreo.

De este modo consiguieron que, en varios días especialmente si el tiempo era bueno, lograron aterrizar **un avión cada minuto de las 24 horas del día, en alguno de los tres aeropuertos y/o lagos de Berlín**.
El puente aéreo funcionó día y noche -las 24 horas- todos los días de la semana y todos los días que duró el puente aéreo, que fueron 322.

Una mujer alemana voluntaria que trabajaba en el puente aéreo alimentando a unos niños. La ración de cada uno de ellos, para cada uno de los días, era "una rebanada de pan negro untada con margarina".

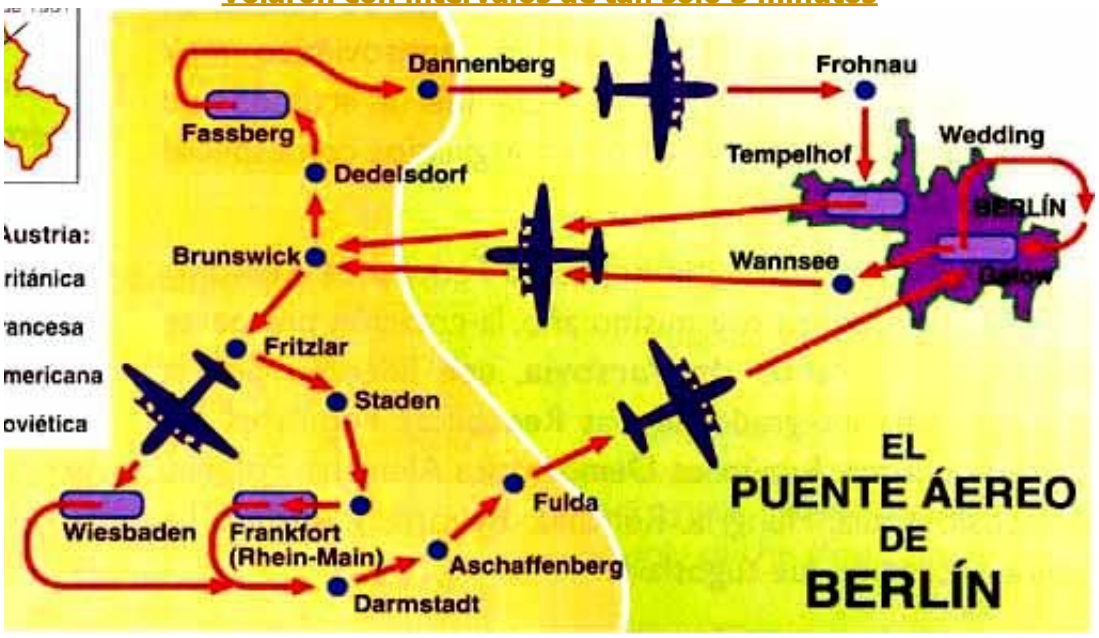
La llegada en continuo carrusel de los aviones al Berlín cercado constituía un espectáculo al que los berlineses se acostumbraron. Como apenas había trabajo la gente acudía diariamente a los aeropuertos a contemplar la constante llegada y salida de los aviones del puente aéreo.



Mapa de cómo quedó repartida Alemania, como consecuencia de la segunda guerra mundial y los corredores aéreos a Berlín, que era una isla en medio de la comunista república Democrática de Alemania, y que estaba totalmente sometida al régimen soviético de Moscú. El corredor norte tenía 260 km. El central 220 km. y el sur 440 km. El norte y el sur eran las vías de sólo acceso a Berlín con dirección única y el central era sólo la vía de retorno desde Berlín. Las zonas inglesa y americana se unieron durante el asedio.

De este modo consiguieron que, en varios días especialmente si el tiempo era bueno, lograron aterrizar **un avión cada minuto de las 24 horas del día,** en alguno de los tres aeropuertos y/o lagos de Berlín.
El puente aéreo funcionó día y noche -las 24 horas- todos los días de la semana y todos los días que duró el puente aéreo, que fueron 322.
El pico más alto de eficacia lo consiguieron el domingo 17 de abril de 1949 -domingo de pascua- día en el que alcanzaron la bonita cifra de 13.000 toneladas de carga entregada a los berlinese en ese día.
Naturalmente no todo salió a la perfección, pues el error humano está presente en todo lo que el hombre hace. Todo esto fue posible porque, además del buen hacer de las tripulaciones de vuelo y tierra, constantemente había 300 aviones disponibles para ser utilizados. Los 300 en perfecto estado, listos para el vuelo.

Volaron con intervalos de tan solo 3 minutos



En este esquema vemos las rutas que seguían los aviones del puente aéreo utilizando los tres corredores aéreos. Con este esquema diseñado por el buen hacer del general de la USAF William H. Tunner -puesto por el general Le May como jefe responsable del puente aéreo- y que se encargó de toda operación en que se involucrara el puente aéreo. La experiencia del general Tunner le venía de que ya había dirigido una **operación aérea parecida para suplir de suministros, sobrevolando el Himalaya, a China durante la ocupación japonesa**, la operación "joroba".

Como curiosidad aplicó una regla nueva, para agilizar, más aún, la operatividad del puente aéreo: De vez en cuando un grupo de DC-4 sólo transportaron carbón. Esos aviones al llegar a Berlín no aterrizaban, lo que hacían era lanzar en vuelo los sacos de carbón en una zona próxima al aeropuerto y terminado el lanzamiento regresaban a su base en la Alemania libre. Se habían ahorrado la escala de Berlín

UNA ANÉCTOTA ENTRE OTRAS MUCHAS ocurrió cuando comenzaron a llegar los DC-4 que operaban conjuntamente con los DC-3 y con los pocos Lancaster York ingleses. En medio de aquel trajín diario de clasificar y embarcar las mercancías a los distintos aviones, haciéndolo todo lo más rápido que fuese necesario para no perder tiempo, alguien confundió la carga que debía llevar un York inglés -10 toneladas- y se la cargaron en un DC-3 (que sólo admitía 3 toneladas).

Afortunadamente no ocurrió nada especial, pues el DC-3 despegó y llevó su cargamento a Berlín. Lo único anormal fue que el piloto del DC-3, al llegar a Berlín, anotó en el parte de vuelo: "**los motores no dan su potencia habitual. Muy larga la carrera de despegue y muy pesado el avión en la aproximación para el aterrizaje. He tenido que hacer la aproximación con demasiada potencia de motor, para que no se hundiese**". ¡Nuestra Señora La Virgen de Loreto, de seguro, les echó una buena parte de su manto para protegerlos!

Los mecánicos de mantenimiento en línea, para contestar al parte de la tripulación, comprobaron en la escala de Berlín los motores y no hallaron ningún problema de falta de potencia ni de cualquier otra cosa en ellos, por lo que el avión se incorporó a sus operaciones normales.

Como el procedimiento muchas veces era no parar los motores mientras descargaban, para no perder tiempo y salir inmediatamente de vuelta a las bases de Alemania libre, ellos cargaron en Berlín la carga asignada de retorno, que en ese día no era demasiada y el regreso del avión a Berlín se efectuó sin novedad, aunque la conversación en vuelo entre tripulantes versó casi totalmente en lo excelente que habían trabajado los mecánicos en tierra, pues los motores iban totalmente "redondos", iban "como Dios manda".

Pero también ocurrió otra sorpresa en Berlín, pues cuando el equipo de voluntarios de descarga comprobó que habian descargado 10 toneladas del pequeño DC-3, el sargento capataz de servicio ese día en el almacén no se lo creyó y fue y lo comprobó personalmente (para entonces el DC-3 estaba ya de regreso a por más carga). Lo dicho, ¡la Virgen Nuestra Señora de Loreto tuvo bastante trabajo extra ese día!

Avro 685 "York" cargaba algo menos que el DC-4

DE LOS EQUIPOS DE CARGA Y DESCARGA

Cuando se inició el puente aéreo el **tiempo de carga/descarga** de las 10 toneladas en los DC-4 era algo menos de 20 minutos. Muy pocos días después los equipos de voluntarios dirigidos por personal de la USAF fueron rebajando ese tiempo hasta conseguir hacerlo en algo menos de 10 minutos. Con el transcurso del tiempo, al cumplirse algo más de los dos primeros meses, todos los aviones habían logrado hacerlo en **algo menos de 7 minutos**. Los pilotos tenían prohibido bajar del avión en las escalas. Se les suminstraban algunos bocadillos, aperitivos y bebidas de zumos, que varios jeeps convertidos en "carrillos ambulantes" -ideados para aquellas circinstancias- les acercaban a los aviones y les servían a las tripulaciones de vuelo y a los trabajabadores de los equipos de carga.

Los turnos de actividad -"órdenes de vuelo" para las tripulaciones, le llamban los americanos- para el trabajo normal de cada día se estableció el siguiente modo de operación para las tripulaciones: cada avión comenzaba con **tres vuelos de ida y vuelta diarios a Berlín.** Después de eso tenína las siguientes 24 horas libres, para regresar de nuevo a los tres días de idas y vueltas; y así las 24 horas del día, los siete días de la semana durante cada uno de todos los días que operaron el puente aéreo. Lo normal era que en las escalas, para agilizar la operación de carga y descarga no se parasen los motores del avión.

Voluntarios de Berlín descargando un DC4 -hubo más de 10.000 voluntarios- El ritmo de carga y de descarga era un factor enormenete importante para cumplir los horarios.

Los más de 280.000 vuelos que se realizaron llevaron al Berlín sitiado 2,5 millones de toneladas de víveres. Los vuelos de regreso, desde Berlin a la Alemania libre, se aprovechaban para transporte del personal militar o pasasjeros civiles autorizados, enfermos que no podía ser atendidos en Berlín, correo, productos manufacturados en el Berlín sitiado, medicamentos etc. Cuando llegó el crudo invierno alemán las tripulaciones no dejaron ningún día de volar. Los controladores aéreos de ruta y los de area terminal con su G.C.A. ayudaron mucho y permitió que no cesara nunca la cadena de aviones llegando a Berlín.

Los aviones que llegaban a Berlín traían lo necesario para la supervivencia de los berlineses y regresaban a Alemania Occidental llevando los productos manufacturados hechos por los berlineses cercados, productos que llevaban la etiqueta de **"hecho en el Berlín sitiado".**

Como la necesidad era la que se enseñoreaba en aquel ambiente berlinés, hubo que adaptarse a lo que había y también hubo que inventarse otras cosas que no había para optimizar el rendimiento del puente aéreo en socorro a los berlineses sitiados, como, por ejemplo, hemos visto lo que hicieron con los vuelos de sólo carbón.

Entre otras muchas cosas llegaban diariamente casi 600 toneladas de trigo y harina a Berlín, más de 110 toneladas de harina de otros cereales, 100 toneladas de carne y pescado, casi 60 toneladas de tocino (grasa) y más de 160 toneladas de **"patatas deshidratadas"** (fue un muy beneficioso "invento" aportado por el departamento de abastecimientos, pues esta gran idea de deshidratar las patatas dio como resultado el que **se ahorraban así más de 80 viajes al evitar que las patatas fueran naturales y frescas**. De no hacerlo obligaría a transportar 816 toneladas, en vez de las 160 deshidratadas).

Lo mismo ocurrió con **la leche**, que se transportó casi siempre en polvo -21 toneladas diarias-; el imprescindible café también llegaba -10 toneladas- y el azúcar -cerca de 380 toneladas-, 3 toneladas de levadura fresca, maquinaria pesada desmontada en piezas, mobiliario y otras muchas cosas.
Las verduras frescas -de poco peso pero mucho volumen- fueron sustituidas por **pastillas de vitamina C** y para este menester la industria farmacéutica norteamericana, allá en los EEUU, hizo también otro buen esfuerzo para suministrarlas. La USAF se ocupó de enviarlas a Europa en sus vuelos hasta la Alemania libre y de allí a Berlín en el puente aéreo.

Además de lo expuesto hacía falta mucho carbón para las cocinas y para combatir el severo frío invernal berlinés. Otro tanto le ocurría al combustible líquido para los vehículos y para las pocas fábricas que funcionaban. El puente aéreo se ocupó de transportarlos.

Llegaba también ropa, el papel, los medicamentos, materias primas para confeccionar cosas, material sanitario y un larguísimo etc. amén de las evacuaciones de enfermos graves al Berlín oeste y del tráfico de pasajeros civiles y militares entre las dos zonas. Para la construcción del aeropuerto de Tegel y para otros trabajos de construcción o de la industria, los aviones del puente aéreo transportaron maquinaria pesada, desmontada en piezas, que se armaban al llegar a Berlín.

NACIMIENTO DE UN NUEVO AEROPUERTO

El puente aéreo hacia el Berlín cercado comenzó con la utilización de los dos aeropuertos existentes, el de **Tempelhof,** en zona americana y el de **Gatow**, en la zona inglesa. A medida que el tiempo pasaba, el puente iba creciendo en eficacia, pero llegó un momento en que los americanos vieron

que necesitaban otro aeropuerto más para incrementar el ritmo de abastecimiento a los berlineses cercados. Por ello a principios de agosto de 1.949 iniciaron en el sector francés la construcción de un tercer aeropuerto, el de **Tegel.**

(Tanto el aeropuerto de Tempelhof como el de Gatow eran aeropuertos con pistas adecuadas a los aviones existentes en 1948, es decir a aviones de muy poco peso y de escasa frecuencia en su uso, por lo que con la avalancha de aviones grandes y pesados que se le vino encima con el inicio del puente aéreo de Berlín, hubo que reforzar el firme de esas pistas con cemento, labor en la que colaboraron muchos voluntarios.)

El nuevo aeropuerto se construyó sobre un antiguo aeropuerto alemán que estaba en desuso y para construirlo el mando norteamericano solicitó la colaboración de los berlineses sitiados y con ellos -**19.000 voluntarios se ofrecieron**- lograron construir la pista de cemento del aeropuerto de 2.400 metros de larga en un tiempo récord, **85 días**. Para conseguir construir ese aeropuerto no hubo en esos 85 días ningún día ni ninguna noche de descanso, se trabajaron las 24 horas de cada día sin descanso.

En aquel entonces no había en Europa ninguna pista mayor que la que acababan de construir los americanos y alemanes en Tegel. De esos 19.000 voluntarios, la mayoría fueron **mujeres alemanas**. Más de 11.000 mujeres que trabajaron en turnos y arrimaron el hombro ayudando principalmente en el acarreo de materiales de construcción.

LOS ENTRESIJOS DEL PUENTE AÉREO. LOS OTROS PUENTES

El puente aéreo a Berlín fue una operación humanitaria de salvamento cuyo enorme esfuerzo fue asumido casi por completo por los EE. UU.

Los aviones del puente aéreo de Berlín solo eran la punta del iceberg, pues detrás, ocultos ellos sin verse y para que esta operación no fracasara, estaba involucrada una enorme cantidad de gente, **¡Más de 150.000 personas!**, a ambos lados del Atlántico.

La logística americana -ese puente aéreo paralelo que trabajaba en la sombra- tuvo que fletar **buques petroleros** de gran capacidad, la mayoría de la Navy -la marina de guerra norteamericana y de la Royal Navy británica- además de varios petroleros privados, para colaborar en el transporte del combustible necesario para los aviones, combustible que procedía de los EEUU y de varios puntos de Sudamérica. El programa de navegación de estos "buques cisterna", estaba planificado de modo que sus travesías finalizasen llegando a los puertos de Alemania en secuencia estudiada para que **nunca faltase combustible a los aviones que**

abastecían a Berlín. (fue una operación ésta como un verdadero "puente naval" bien coordinado para la subsistencia del puente aéreo de Berlín).

Se consumieron más de 17 millones de litros de combustible en los aviones del puente aéreo de Berlín.
Y para resolver ese problema de transportar el combustible desde los puertos alemanes de recepción hasta los aeropuertos, se recurrió a los **ferrocarriles alemanes occidentales** que aceptaron el encargo y colaboraron magníficamente estableciendo un programa de "entregas continuadas" a las bases norteamericanas en Alemania Occidental desde las que despegaban los aviones del puente aéreo de Berlín. Otra gran tarea que hizo posible que nunca faltara combustible para los aviones del puente aéreo.
Como las cantidades de combustible eran enormes, también tuvieron que construir depósitos para almacenar ese combustible que no cesaba de llegar y distribuirlo a los aeropuertos y a los aviones, con lo que hubo que crear otra red de **"camiones cisterna",** con el personal técnico de la USAF consiguiente y con su correspondiente planificación y dirección para que no se parase la cadena de abastecimiento de combustible y que los aviones no se quedaran nunca en tierra por falta de él. Los aviones del puente aéreo sólo repostaban combustible en el Berlín Occidental. Nunca en el Berlín sitiado, salvo emergencia.

El personal de carga y descarga, tanto en el Berlín cercado, como en la Alemania occidental, procedían del ejército norteamericano mayoritariamente, aunque participaron muchísimos voluntarios alemanes y también **muchas mujeres alemanas que echaron una mano en este terreno.**

Se calcula que el coste del puente aéreo ascendió a algo más de **200 millones de $ norteamericanos de aquella época.** Una estimación moderna fija el cambio adquisitivo del dólar de entonces entre 10 y 11 € actuales por dólar.
En el puente Aéreo de Berlín se realizaron **casi 280.000 vuelos,** lo que significa que si sumamos la distancia recorrida por todos esos vuelos alcanzamos la cifra de 175 millones de kilómetros que equivale a 455 veces la distancia entre la tierra y la luna, tomando como distancia media a la luna 384.403km.

El día en que se batió el récord de carga transportada fue el 16 de abril de 1.949, en plena Semana Santa de ese año, le llamaron "el gran vuelo de

Pascua" **en que alcanzaron 12.940 toneladas de mercancía llevada a Berlín (equivalen a 22 trenes de mercancía con 50 vagones cada uno de ellos). ¡¡Fue una exhibición del poder organizativo de los EE.UU.!!**
Y otra notable efemérides se cumplió cinco días después, el 21 de abril, que fue el primer día en que el puente aéreo consiguió transportar más tonelaje de suministros que lo que, en tiempo de paz, le llegaba en un día a Berlín vía terrestre, por ferrocarril y carretera.

El personal de Mantenimiento tuvo que trabajar durísimo, día y noche, para mantener aquella flota de aviones en vuelo. En la imagen vemos a algunos mecánicos americanos trabajando de noche en un motor de un DC-4.

Si sumáramos todas las horas de vuelo de todos los aviones, durante toda la operación del puente aéreo, sumaríamos la no desdeñable cifra de 35 años.
Ya en el mes de abril de 1.945 el general Clay había expuesto a Washington sus temores acerca de las intenciones de los rusos. Les había dicho: "Ya hemos perdido Checoslovaquia. Si cae Berlín, Alemania occidental caerá detrás. Si queremos que Europa resista a los comunistas -seguía diciendo el general- no podemos abandonar Berlín. El futuro de la democracia exige que permanezcamos aquí ".

[El reciente Puente Aéreo internacional a Sarajevo, desde julio de 1.992 hasta enero de 1.996, (en tres años y medio) llevó 179.000 toneladas de carga a la ciudad. En tan solo el mes de marzo de 1.949, el puente de Berlín transportó

más de esa cantidad y en los cuatro meses siguientes volvieron a repetir una cifra superior a esas 179.000 toneladas.]

Uno de los DC-3 que abastecieron a Berlín en vuelo sobre los casi siempre espectadores, niños berlineses que acudían a ver los aviones.

También la población civil acudía diariamente al espectáculo gratuito de las llegada y salidas de los aviones, especialmente niños. Estas dos fotografías de encima del texto dan muestras de ello. En el Berlín cercado, sobre todo al principio, muchos civiles acudían a ver el espectáculo de las llegadas y salidas de los aviones porque carecían de trabajo.

Como hemos visto en 1.948, los temores norteamericanos acerca de las intenciones de los rusos, afortunadamente, se lo tomaron en serio y el puente aéreo de Berlín fue un primer paso de otros muchos dados después para pararle los pies a los comunistas.

El puente aéreo de Berlín fue un "megapuente" que impresionó al mundo entero. Los rusos, por su parte, vieron con sus propios ojos y lo sufrieron en sus propias carnes el enorme poder y potencial de los EEUU.

La industria norteamericana fue capaz de abastecer a una atónita población que no se creía lo que estaba viviendo, aquel continuo carrusel de aviones que no paraba ni de noche ni de día, día tras día, los siete días de cada semana, en invierno y en verano con sol, lluvia o nieve. Y a todo esto los rusos, que esperaban el fracaso americano, vieron, llenos de mala envidia, que aquello no tenía la menor pinta de fracasar.

Comienzos del puente aéreo con solo DC-3 en el aeropuerto de Tempelhof. Se organizaba una cola de aviones en secuencia para descarga y carga y a continuación se dirigían a la pista de despegue sin pérdida de tiempo.

Grandes y pequeños, hombres y mujeres, diariamente asistían al espectáculo de ver llegar y salir a los numerosos aviones del puente aéreo. En ellos llegaba lo necesario para resistir al asedio comunista.

ESTADÍSTICA DEL PUENTE AÉREO DE BERLÍN

EE.UU.
Vuelos……189.963
Carga TOTAL……1.783.573 Ton.
Alimentos…… 296.319 Ton.
Carbón……1.421.119Ton.
Otros……66.135Ton.
Pasajeros……25.263 (entrada a B.) 37.487 (sal de B.)

INGLATERRA
Vuelos……87.841
Carga TOTAL……541.937Ton.
Alimentos…… 240.386 Ton.
Carbón……164.911Ton.
Otros……136.640135Ton.
Pasajeros……34.815 (entr. en B.) 130.091 (sal de B.)

FRANCIA
Vuelos……424
Carga……896 Ton.
Alimentos…….. sin datos

Carbón…… Sin datos
Otros…… sin datos
Pasajeros…… 10.000

EN TOTAL
Vuelos……278.228
Carga……3.326.406 Tons. (casi la mitad de ellas fueron de carbón)

PÉRDIDAS HUMANAS DEL PUENTE AÉREO DE BERLÍN

USA: 31(28 pilotos de la USAF, 1 de la Navy, 1 del Army, 1 Civil del Army)

UK: 39 (17 pilotos de la Royal Air Force, 1 del British Army, 21 civiles)

Alemania: No hay datos concretos. Unos creen que 9 civiles y otros que 12 civiles.

TIPOS DE AVIONES EMPLEADOS

USA: C-47, C-54. Cinco C-82, un C-74, un C-97 (temporalmente)

UK: Dakotas, Yorks,(avión de transporte derivado del Avro Lancaster) y a última hora unos cuantos Hastings. La RAF alquiló varios vuelos charter comerciales para ayudarse, volando varias compañías que emplearon una gran variedad de aviones. También contribuyeron al esfuerzo **Australia, Nueva Zelanda, y Sud Africa** cuyas fuerzas aéreas enviaron algunos pilotos para volar los aviones de la RAF.

Ninguna de estas últimas naciones citadas aportó aviones. Lo que aportaros estas naciones fueron pilotos para volar los aviones americanos e ingleses.

Avro York, inglés en faenas de carga

Douglas DC-3 (C-47 para los americanos), descargando en Berlín

Aviones DC-4 (C-54 para los americanos), aparcados en espera para descargar en Tempelhof.

C-82 Fairchild Packet. Al disponer de un portón trasero más grande que las

puertas del DC-4, se utilizó mucho para el transporte de piezas de gran volumen.

Douglas C-74 Globemaster que sólo participó esporádicamente al final del puente

Hidroaviones ingleses SUNDERLAND cargando mercancía en Inglaterra para llevarla a Berlín. Acuatizaban en los lagos del Berlín sitiado. (Por la ciudad de Berlín fluyen cinco ríos formando varios lagos, el mayor de ellos, el "Gran Wannsee", está unido al "Pequeño Wannsee" y eran los dos principales lagos en donde operaban. Los hidros solo operaron en primavera y verano y cargaban algo menos que las 10 toneladas, de los DC-4

Boeing C-97 Stratofreighter que colaboró un poco, casi al final, con una carga útil de más de 17 toneladas.

AEROPUERTOS

Los norteamericanos comenzaron a operar desde Rhein-Main y Wiesbaden, en Alemania occidental (ambas bases en las cercanías de **Frankfor)**; más tarde ampliaron sus actividades a Fassberg y Celle en la zona británica. Los ingleses comenzaron operando desde Wunstorf, luego operaron desde Fassberg, Finkenwerder, Fuhlsbüttel, Lübeck y Schleswigland.

Al comienzo los aliados utilizaron dos aeropuertos en Berlín occidental: Tempelhof en zona americana y Gatow en zona inglesa.

En septiembre de 1.948 se inició la construcción del aeropuerto de **Tegel,** en zona francesa, **hoy en día el principal aeropuerto de Berlín.** Cuando las condiciones atmosféricas lo permitían, especialmente en verano, también operaron varios hidroaviones ingleses que acuatizaban en varios lagos públicos de la ciudad.

EL FIN DEL BLOQUEO

A todo esto, el tiempo corría y el puente aéreo gozaba de una excelente salud, ante la desesperada expectativa rusa, que creía que aquello iba a acabarse, con lo que los rusos veían que su deseo de echar a los aliados de Berlín ni se había conseguido ni estaba claro el que lo iban a conseguir en el futuro. Los americanos aprovecharon también el buen funcionamiento del

puente aéreo para mostrar al mundo que el bloqueo soviético resultaba inútil, pues los berlineses occidentales, a pesar del bloqueo, disfrutaban de un nivel de vida bastante mejor que el que gozaban los comunistas del Berlín del este.

Porque la inmensa mayoría de la población del Berlín comunista mostraba una total adhesión al mundo occidental de tal modo que eran frecuentes las migraciones desde la zona rusa a la zona occidental para buscar mejor calidad de vida, migraciones que provocaron la ira rusa por lo que inmediatamente fueron prohibidas al ver que la mayoría de su población mostraba una total adhesión al mundo occidental. Esta evasión del personal ruso hacia occidente provocó la clásica reacción comunista. Fueron prohibidas inmediatamente **al ver que todo el mundo quería pasarse a occidente** poniendo así una primera piedra a lo que muy poco después constituyó el tristemente célebre "muro de Berlin". Otro tema en contra de los rusos fue el que ellos mismos detectaron que todo el mundo libre estaba apoyando el fenómeno "puente aéreo de Berlín" **mientras funcionó. Detectaron que cada vez más gente simpatizaba con los EEUU, incluyendo también a los ciudadanos de la Alemania del Este** pues cada vez demandaban más los permisos de pasarse a la parte occidental.

Estos niños muestran sus raciones de comida diarias, elevándolas sobre sus cabezas, bajo un cartel que pone "blockadefrei" (libres de bloqueo"). Su alegría era plena.

Consecuencia: a regañadientes los rusos tuvieron que convencerse de que el tiro les había salido por la culata, pues se convencieron de que ni los alemanes sitiados ni las naciones occidentales tenían la menor intención de

rendirse, con lo que decidieron que aquello del puente aéreo a Berlín ganaba cada día más popularidad --con lo que no hacía nada más que perjudicarles a ellos mismos --

Por todo ello, el 5 de mayo de 1.949 hubo una reunión entre las cuatro naciones involucradas, "los cuatro grandes" (EEUU, Inglaterra, Francia y Rusia) en Nueva york para tratar de sus relaciones. Terminada la reunión los rusos regresaron a casa y el **12 de mayo de 1.949, una semana justa después de la reunión, levantaron unilateralmente el bloqueo a Berlín, con el marchamo de su comunista manera de actuar: isin ninguna comunicación!**

El cartel pone "fin del bloqueo, el puente aéreo gana". La imagen corresponde al último vuelo del puente aéreo de Berlin el 30 de septiembre de 1948, vuelo que con 10 toneladas de carbón, cerró simbolicamente el fin del puente aéreo.

Esta imagen muestra una auténtica multitud de berlineses celebrando el fin del bloqueo y recibiendo el primer convoy llegado por carrertera a Berlín despues del bloqueo. El cartel pone "hurra aún estamos vivos"

De la misma manera que habían iniciado sin aviso previo el bloqueo, lo levantaron sin dar ninguna otra explicación, al más puro estilo soviético. La verdad era que no hacía falta ninguna, pues lo que ellos habían iniciado para hacerse con el Berlín occidental por las bravas, cristalizó en un monumental fracaso, con el plus añadido de que la propaganda antisoviética subió muchos puntos en el mundo entero durante el asedio a Berlín.

Levantado el bloqueo las cosas volvieron a su sitio, pero el puente continuó, un poco por aquello de que con los rusos uno nunca sabes de qué van y por otra parte para mantener una reserva por si las moscas. De todos modos, aunque aflojando el ritmo, continuaron con el puente aéreo hasta el 30 de septiembre, en que un DC-4 llevó una "carga simbólica" de 10 toneladas de carbón al aeropuerto de Tegel, aquel en el que tantos alemanes, especialmente mujeres, habían construido en un tiempo récord.

miguel ángel simón del fraile

Bibliografía y fotos tomadas de información abierta de internet