65º aniversario de la "Operación Dynamo": una eficaz coordinación aeronaval y un misterio de la II Guerra Mundial

Duncan Masson Cabrera

El autor analiza la retirada del Cuerpo Expedicionario Británico desde las playas del puerto francés de Dunkerque (mayo – junio de 1940) en sus dos aspectos: como una de las operaciones de coordinación aeronaval más eficaces de los anales bélicos y un misterio geopolítico de la guerra más sangrienta de la Historia. Desea, asimismo, rendir homenaje a su padre, el Teniente Duncan M. Masson (1911-1984), quién -–como muchos británicos más– luchó durante toda la guerra.

«Yo sé diez mil maneras de desembarcar y ninguna de reembarcar»
- Napoleón Bonaparte

La caída de Francia

A fines de mayo de 1940, el Cuerpo Expedicionario Británico en Francia (BEF por sus siglas en inglés) se encontraba cercado en los alrededores de Dunkerque, en una situación desesperada. Vanamente, confiado en que los espesos bosques de las Ardenas constituían por sí solos una barrera infranqueable, el Estado Mayor General francés desplegó allí escasas fuerzas y fue precisamente al sur de las Ardenas, en la ciudad de Sedán, donde los alemanes consiguieron una ruptura decisiva del frente occidental ocupándola el 12 de mayo y empezando una rápida penetración hacia el mar, aislando a cientos de miles de soldados ingleses, franceses y belgas.

Efectivamente, entre mayo y junio de 1940, Hitler lanzó a sus fuerzas contra Holanda, Bélgica y Francia, iniciando la Guerra Relámpago (Blitzkrieg) en Occidente. Holanda, luego del alevoso bombardeo a Rotterdam, se rindió, tornándose crítica la situación para Francia y para el Mariscal Lord John Gort, Comandante BEF.

Hasta comienzos de 1940, el Comandante en Jefe Francés, General Maurice Gamelin, tenía una aproximación acertada acerca de la estrategia alemana y sus medidas defensivas parecían adecuadas. Se contaba con que los alemanes aplicarían el plan Schlieffen de 1914, con la arremetida principal a través de Bélgica. Este país había expresado su neutralidad en 1936, pero a diferencia de Holanda, colaboró con los Aliados en la defensa de la frontera. Gamelin preparó planes alternativos para que la BEF (nueve divisiones) y el Primer Grupo de Ejércitos de Francia, bajo la dirección del General Gastón Billotte, avanzasen hacia los ríos Dyle o Escalda cuando se produjese la invasión. El 9º Ejército francés (General André Corap) se movería por la derecha hasta el Mosa, mientras el 7º Ejército francés, del General Henri Giraud, se movería por la costa en el flanco iz-

quierdo para asegurar el estuario del Escalda. Gamelin esperaba que el ejército belga detendría a los alemanes en la frontera germano-belga, en la región del fuerte Eben-Emaél, considerado como el más poderoso del mundo, el cual caería más tarde de modo espectacularmente rápido.

Los franceses suponían que la línea Maginot constituía una barrera infranqueable para los alemanes y confiaban en que no les podrían atacar por sorpresa a través de los bosques de las Ardenas. La mayoría de las restantes fuerzas aliadas estaban desplegadas tras la línea Maginot para el caso de una irrupción. Como vemos, los Aliados habían formado dos fuertes flancos, un centro débil y desplegaban sus tanques en el norte.

El Teniente General Erich von Manstein, Jefe de Estado Mayor del Grupo de Ejércitos A alemán, logró convencer a Hitler de trasladar el ataque principal de las Panzer Divisionen del norte al centro a través de las Ardenas, contra el punto débil de las defensas francesas, encerrando a las fuerzas aliadas en el nordeste de Francia y Bélgica. Así, se conformó un poderoso ariete, el Panzergruppe de von Kleist, que abarcaba el XIX Cuerpo Panzer (General Heinz Guderian), el XLI (General Georg-Hans Reinhardt) y el XIV Cuerpo Motorizado (Teniente General Gustav von Wietersheim), además de las 5ª y 7ª Panzer Divisionen el XV Cuerpo Panzer (General Hermann Hoth), añadido al 4º Ejército alemán. Los franceses seguían creyendo en la guerra defensiva, pero los alemanes tenían un plan soberbiamente diseñado. El 9 de mayo de 1940, Hitler ordenó a sus fuerzas que cruzaran la frontera de Holanda, Bélgica y Luxemburgo al amanecer del día siguiente. Con su ataque aerotransportado a Bélgica y sur de Holanda lograron una sorpresa total. Mientras que franceses e ingleses seguían adelantándose en Bélgica, Guderian y el General Erwin Rommel (con la 7ª Panzer Division) encabezaban la cuña acorazada a través de las Ardenas. El avance fue rápido y no hubo resistencia efectiva ni en Luxemburgo ni en las Ardenas belgas. Los franceses carecían de reservas para cerrar la brecha, lo que eliminaba cualquier posibilidad de enviar refuerzos a donde hacían falta, todo esto ahondado por los ataques de la Luftwaffe.

Guderian, después de haber conquistado Amiens, alcanzó el mar el 20 de mayo en la desembocadura del Somme y ese mismo día se celebró una reunión en las galerías bajo el castillo de Dover, Inglaterra. allí desde la Primera Guerra Mundial, existía una amplia instalación eléctrica conocida como la "habitación de la dínamo". El Almirante Bertram Ramsay expuso sobre una futura "evacuación de emergencia de fuerzas muy numerosas a través del Canal de La Mancha". Se ponía así en marcha la "Operación Dynamo", nombre convencional asignado a la evacuación.

El sombrío panorama: crisis logística y ataques alemanes. Bélgica se rinde

El puerto de Dover, con sus ocho muelles para transbordadores de pasajeros y cincuenta anticuadas boyas de amarre, no era apropiado para soportar la congestión que traería semejante movimiento de naves, hombres y equipo. Pero, a pesar de ello, se amarrarían en ellos, en filas de tres, hasta veinte barcos a un tiempo, mientras que las boyas canalizaban un constante flujo de buques que debían cargar combustible y provisiones. Al otro lado, bajo los ataques de la Luftwaffe, nada servía ya en el puerto de Dunkerque, excepto un rompeolas y dos muelles semidestruidos.

Las dificultades más graves se dieron al proteger a los buques en su travesía por el Canal de La Mancha, responder a los cañones alemanes que disparaban desde Calais, dar adecuada cobertura aérea por parte de una maltrecha Real Fuerza Aérea (RAF), limpiar de minas los canales que conducían al puerto, combatir con las unidades navales y los U-Boot alemanes. Todo esto con la constante amenaza terrestre alemana.

Los grandes barcos mercantes no podían ser empleados debido a que las aguas de Dunkerque son poco profundos. Incluso en estos tiempos, cuando la marea está baja, es posible ver los restos de los buques hundidos. Por tanto, la operación requería de gran número de naves de poco calado que siguieran estas tres rutas:

1 La Ruta "Y": desde el faro de North Goodwin hasta la boya Kwinte al norte y de ahí a lo largo de la costa hasta Dunkerque con rumbo sur.

2 La Ruta "X": desde el mismo faro, directamente hasta las playas francesas.

3 La Ruta "Z" desde Dover hasta la boya No. 6 y de ahí al norte hasta Dunkerque.

La primera de las rutas era la más segura, y la más peligrosa era la Ruta "Z" porque se aproximaba a Calais, en cuyas cercanías los alemanes habían apostado piezas de artillería de largo alcance.

Otro peligro lo constituía la gran cantidad de desperdicios flotando, restos de barcos hundidos y cadáveres que flotaban a la deriva en toda la costa. En la ruta de regreso, los barcos cargados de soldados se detenían por estos motivos causando un enor-



Algunos de los buquecitos *o* little ships *utilizados para la evacuación.*

me embotellamiento de buques que se exponían al ataque de aviones y submarinos alemanes. Por otro lado, durante la noche, por seguridad, las embarcaciones navegaban sin luces provocando colisiones y mayores retrasos.

El desarrollo de la operación. Se desencadena "el infierno", la retaguardia anglo-francesa lucha y la RAF se bate con la Luftwaffe

El 19 de mayo Gort comprendió que la batalla de Bélgica estaba perdida definitivamente y que, tal como iban las cosas, su repliegue hacia el interior de Francia era imposible. Pensó, entonces, en la posibilidad de evacuar al BEF por mar, desde los puertos del Canal de la Mancha. Hasta el día 24, Gort se mantuvo a la expectativa del proyectado contraataque hacia el sur, pero la inoperancia francesa y la presión alemana le obligaron a replegarse hacia la costa, y Londres, que había aprovechado esa semana para disponer los medios de evacuación, dio la orden de comenzarla el día 26 de mayo, asumiendo Ramsay el mando de la enorme operación aeronaval.

Afortunadamente para Gort, la paralización alemana les dio tiempo para reforzar las paredes de la bolsa. Cuando los alemanes reanudaron su ataque hallaron enfrente una resistencia organizada, una feroz voluntad de aguantar en muchos casos y un terreno nada apropiado para el empleo de grandes masas de carros. Nadie duda que sin el frenazo del día 24, el 25 los alemanes hubieran estado en Dunkerque y la Operación Dynamo hubiera sido imposible.

A las 18:57 del 26 de mayo de 1940, el Almirantazgo británico ordenó empezar la operación y a las 23:30 de ese mismo día atracó en Dover el primer contingente de tropas procedentes del continente. Mientras tanto, en Dunkerque, un llamado "perímetro de reunión" agrupaba las reducidas zonas de la costa todavía no ocupadas, defendidas por una red de canales insuficientes para resistir un ataque en gran escala. Las tropas aliadas de infantería se replegaban definitivamente sobre la costa abandonando las zonas interiores. Asimismo, las tareas de evacuación estaban siendo llevadas a efecto mediante la utilización de embarcaciones de toda clase, los "buquecitos" o "little ships", algunos de los cuales aún pueden ser vistos en exhibiciones. El día 27 fueron evacuados 7.669 combatientes; el 28, 17.823; el 29, 47.310, y el 30, 53.823, según una continuada progresión mantenida a pesar de las extremas dificultades imperantes. Este total, integrado por más de ciento veinticinco mil hombres, superaba ya ampliamente las expectativas británicas.

En las playas de Dunkerque, cualquier cosa servía para hacer un espigón de atraque para las pequeñas embarcaciones. Vehículos y desperdicios eran acumulados en las orillas para servir de punto de atraque a las embarcaciones menores. Las pérdidas en buques fue tan grande que llegó un momento en que el Almirantazgo ordenó que los destructores, que eran las naves más idóneas para la evacuación, pero vitales para la defensa de Gran Bretaña, abandonasen la operación dejando únicamente las naves más antiguas y los barcos auxiliares.

El Capitán Duggan, Comandante del vapor correo de la Isla de Man, *Mona's Queen*, relataría luego que se había "desencadenado el infierno" cuando su barco fue atacado por las baterías costeras y los bombarderos Junker de Alemania. Su narración es muy vívida: "Los proyectiles caían alrededor del buque. La primera salva pasó sobre nosotros y la segunda cayó a popa. Creí que la salva siguiente nos alcanzaría, pero, afortunadamente, resultó corta y



El destructor "Bourrasque" hundiéndose con 1.200 hombres a bordo (de: History of the Second World War)

dio directamente bajo la popa. El navío quedó acribillado por la metralla... Después fuimos atacados desde el aire... Un bombardero Junker se lanzó en picado sobre nosotros y arrojó cinco bombas, pero no dio en el blanco.., fue derribado y se precipitó en el mar, precisamente delante del *Mona's Queen*... No hubo supervivientes...".

Durante el último día de mayo se evacuó al mayor contingente de hombres hasta entonces trasladado, con un total que se aproximaba a los 68.000. Lord Gort ya no podía seguir eludiendo las instrucciones recibidas de volver a Gran Bretaña y ese 31 de mayo se reembarcó dejando el mando de las tropas de retaguardia al General Harold Alexander. El 1 de junio fueron evacuados 64.429 hombres, pero debido al insistente ametrallamiento que sufrían los centros de embarque, las operaciones debieron ser suspendidas. El día 2 de ese mes se consideró que el traslado del BEF debería terminar, dadas las circunstancias ahora dominantes que hacían imposible su continuación. A las 3:30 partió el último navío, dando por concluida la operación. El General Alexander fue recogido por el Almirante Walke – Walker y a las 23:30 horas el Comandante Tennant trasmitió desde Dunkerque el mensaje final indicando que el BEF había sido evacuado.

Durante la Operación Dynamo, la RAF perdió 177 aviones y la Luftwaffe 140. Ya se empieza a notar la falta de predominio sobre el espacio aéreo por parte de la Luftwaffe, lo cual será fatal más tarde durante la Batalla de Inglaterra. No existió el masivo exterminio de pilotos alemanes que la propaganda británica difundiría después, pero los alemanes perdieron 129 oficiales pilotos insustituibles y la Royal Navy, junto con la Marina francesa, abatieron casi la mitad de dichos aviones poniendo claro la coordinación aeronaval existente, fruto del talento de Ramsay.

El lado alemán: la paralización de las operaciones terrestres

Los altos jefes militares alemanes habían comprobado la facilidad que tendrían para cortar este flujo de refugiados, pero la orden de detención de su avance se vendría a unir aquí a la tenaz resistencia de las fuerzas que defendían el territorio para facilitar los embarques. En efecto, en una de sus decisiones más controversiales, Hitler, personalmente, ordenó detener el avance de las Panzer Divisionen (24 de mayo de 1940), permitiendo el reembarque hacia las islas británicas. Extrañamente, ese mismo día cesaban las operaciones británicas en Noruega. El avance alemán quedó paralizado a solamente dieciséis kilometros del puerto. Guderian, que se aprestaba a darle el último golpe de gracia a las tropas cercadas recibió con estupor la orden del alto mando alemán.

Hitler frustró la posibilidad de que su Wehrmacht llevase a cabo el completo aniquilamiento de las fuerzas anglo-francesas. Esto tendría decisiva influencia en el desarrollo de la guerra. La propaganda alemana atribuyó la actitud del Führer a su deseo de mantener abierta la puerta para una eventual negociación con Gran Bretaña. Para otros, Hitler no hizo otra cosa que respaldar la apreciación de von Rundstedt de que el terreno en torno a Dunkerque, con muchos canales, era poco favorable para el avance de los tanques alemanes, sumado a la escasez de combustible después de quince días de batalla. Otra versión afirma que Goering aseguró fanfarronamente a Hitler que sus aviones eran capaces de destruir a las tropas cercadas e impedir la evacuación. También cuentan los recuerdos del propio Hitler, como soldado en las fangosas tierras de Flandes durante la Primera Guerra Mundial. Lo cierto es que, de no haberse detenido el avance alemán, la evacuación de Dunkerque hubiera sido imposible.

Varias teorías se han sopesado para justificar esta decisión errónea ante lo que luego ocurriría: se ha dicho que Hitler no quería humillar a Gran Bretaña con una tremenda derrota, también, que Göering, deseoso de cosechar toda la gloria de la victoria, pidió para sus aviadores el remate de la faena. Los historiadores más solventes rechazan ambas hipótesis y se aferran a las realidades: fue el propio jefe del Grupo de Ejércitos A, von Rundstedt, quien ordenó hacer un alto para reorganizar sus fuerzas acorazadas muy dispersas, desorganizadas y menguadas en número. Cuando el 24 de mayo, a medio día, hablaron von Rundstedt y Hitler, aquél expuso al Führer el cansancio de sus fuerzas, las dificultades del terreno para las operaciones de carros y el peligro de un contraataque aliado. Le propuso, también, cambiar el plan: si en principio el golpe alemán debería darse de izquierda a derecha, podía ahora darse de derecha a izquierda, actuando el Grupo de Ejércitos B, de von Bock, más descansado, como martillo, mientras que el Grupo de Ejércitos A hacía de yunque. Hitler aceptó.

Se expandió la indignación. El General Halder, Jefe del Estado Mayor General, anota en su diario: "... Es un cambio completo en nuestro plan. Yo quería hacer del Grupo de Ejércitos A el martillo y del Grupo de Ejércitos B el yunque de la operación. Ahora B será el martillo y A el yunque. Pero el Grupo de ejércitos B tiene ante sí un frente sólido, su avance será lento y sus pérdidas elevadas... Estas

órdenes procedentes del Alto Mando son completamente absurdas, los carros de combate se han detenido como si estuviesen paralizados".

El plan resultó tan negativo que dos días después, mejor agrupadas y reorganizadas las fuerzas acorazadas alemanas, Hitler les ordenó que siguieran el avance de los carros. Pero se habían perdido dos días cruciales. Esas 48 horas permitieron la aplicación efectiva de la Operación Dynamo.

Lord Gort y el BEF en retirada. Se rinden los belgas

El 19 de mayo Gort comprendió definitivamente que la batalla de Bélgica estaba perdida y que, tal como iban las cosas, su repliegue hacia el interior de Francia era muy problemático. Pensó, entonces, en la posibilidad de sacar al BEF por mar desde los puertos del Canal de la Mancha. Hasta el día 24, Gort se mantuvo a la expectativa del proyectado contraataque hacia el sur, pero la inoperancia francesa y la presión alemana le obligaron a replegarse hacia la costa, y Londres, que había aprovechado esa semana para disponer los medios de evacuación, dio la orden de comenzarla el 26 de mayo, asumiendo Ramsay el mando de la enorme operación aeronaval. Afortunadamente, para Gort, la paralización alemana les dio tiempo para reforzar las paredes de la bolsa. Cuando los alemanes reanudaron su ataque hallaron enfrente una resistencia organizada, una feroz voluntad de aguantar en muchos casos y un terreno nada apropiado para el empleo de grandes masas de carros. Nadie duda que sin el frenazo del día 24, el 25, los alemanes hubieran estado en Dunkerque y la Operación Dynamo hubiera sido imposible. Pero mientras los británicos disponían su marcha y los alemanes reanudaban su ofensiva por el sur de la bolsa, ocurrió un acontecimiento clave y polémico para la historia de aquella batalla. Entre el 27 y el 28 de mayo, el rey Leopoldo declaró la rendición de Bélgica. El BEF y los restos de las divisiones francesas que aún combatían deberían soportar mayor presión y ésta fue una de las razones para apurar el final de la evacuación. Por otra parte, los belgas ya no podían resistir organizadamente y es remarcable el hecho de que, a pesar de los ruegos del rey Jorge VI, se negó a abandonar su país.

Los resultados

Durante la noche del 3 de junio se realizó el último esfuerzo por reembarcar parte de la retaguardia francesa que aún combatía, pero cuando el viejo destructor *Shikari*, el último buque que dejó Dunkerque, zarpó hacia Inglaterra, 40.000 hombres ya no pudieron ser evacuados. El balance numérico ofrecido por la realización de la Operación Dynamo era muy positivo. Más de trescientos treinta y ocho mil combatientes habían sido rescatados, las dos terceras partes de ellos, británicos y el resto, franceses y belgas.

Pero otros 68.111 habían resultado heridos, muertos o hechos prisioneros. El material abandonado era inmenso: 2.742 cañones, 63.879 vehículos, 20.548 motocicletas, municiones y suministros de variada índole. Con respecto a las embarcaciones utilizadas para la evacuación, de un total que superaba el millar, se había perdido aproximadamente una cuarta parte. Trece destructores y un total superior a las 24.000 toneladas de mercantes habían sido hundidos por los alemanes.

El misterio que rodea la paralización de las operaciones por 48 horas

Podemos esbozar tres consideraciones específicas aparentes que podrían explicarnos dicha disposición:

1. El Alto Mando alemán aún no creía en la eficacia de las Panzer Divisionen y decidió esperar que las unidades de infanteria llegaran con el fin de lanzar su ataque final.
2. Por motivos políticos, Hitler, una vez derrotada Francia, no desea humillar totalmente a los ingleses.
3. Göering quiere destruir a los ejércitos Aliados con la Luftwaffe y además hace notar al Führer que no debe exponer sus Panzer Divisionen a un mayor desgaste.

Pero existe un trasfondo no-bélico que debemos analizar: la política internacional y las relaciones diplomáticas en tiempos de guerra.

En efecto, Hitler ya tenía en mente el inevitable choque con la Unión Soviética por el dominio de Eu-



Extenuados soldados británicos en espera de ser evacuados.

ropa continental. Los jerarcas nazis no querían que entre el Reich y el imperio Británico surgiese lo irremediable y esperaban que entre los dos países se podría llegar a un acuerdo. Creyendo que de este modo dejaban abierto un camino para las negociaciones de paz, dejaron adrede que escapase el grueso del BEF.

En ese mismo 24 de mayo, el Führer mantuvo una entrevista en el puesto de mando de von Rundsted (Charleville) y un general del Estado Mayor de éste, Gunther Blumentritt, ha dejado el siguiente testimonio: "Hitler se encontraba de muy buen humor, reconoció que la marcha de las operaciones tenía algo de milagroso y esperaba que la guerra habría concluido antes de seis semanas. Finalizada la campaña, concedería a Francia unas condiciones de paz muy moderadas y le sería posible entenderse con Gran Bretaña. A todos nos sorprendió el tono de sus palabras. El Führer dedicó los más calurosos elogios al Imperio Británico que consideraba insustituible para el mantenimiento del orden mundial y para proseguir la obra civilizadora en los ámbitos alejados del orbe... Lo único que pediría a Gran Bretaña sería que admitiese la posición predominante de Alemania en el continente... Estaba incluso dispuesto a ofrecer a Inglaterra el apoyo de los ejércitos alemanes en caso de dificultad... Subrayó que la paz con los ingleses tenía que ser sobre unas bases que fuesen compatibles con el honor de Inglaterra".

Mientras tanto, en Berlín, el Ministro alemán de Asuntos Exteriores, Joachim von Ribbentrop, recibía por medio de su embajador en Estocolmo la gran novedad de una posible negociación con Gran Bretaña. El Führer, que se hallaba acompañado por el General Jodl, se mostró de inmediato dispuesto ante las que debían ser sus condiciones para acabar con la guerra: "Si Inglaterra está decidida a la paz, sólo hay cuatro cuestiones que arreglar, ya que no quisiera, sobre todo después de Dunkerque, que perdiese su prestigio ni hacer una paz que implicase tal cosa de ninguna forma. Estos cuatro puntos son los siguientes: "1. Alemania está dispuesta a reconocer, en todos los aspectos, la existencia del Imperio Británico. 2. Por tanto, Inglaterra debe a su vez reconocer a Alemania como la potencia continental más importante, ya que hacerlo así sólo será en razón de la importancia de su situación. 3. Pido que Inglaterra nos entregue las colonias alemanas. Me contentaré con una o dos de ellas para arreglar la cuestión de las materias primas. 4. Deseo concluir una alianza permanente, perpetua, con Inglaterra".

En Londres, Churchill estaba enterado de la tendencia pacifista dominante en una parte no despreciable de su equipo ministerial, siendo cabeza visible de la misma Lord Halifax, pero el Premier británico no veía posibilidad alguna de entenderse con los nazis. Se hallaba muy lejos de cometer el mismo error de Arthur Neville Chamberlain en Munich (1938). Hitler seguiría sin respetar acuerdos mientras quedara en Europa un territorio libre de poder. Así, su firmeza logró desbaratar los planes derrotistas de Halifax y sus seguidores. Edward F. Lindley Word, tercer vizconde de Halifax, había estado a punto de ser Premier en mayo de 1940, pues contaba con el apoyo del rey Jorge VI. Pero, dadas las perentorias necesidades de la guerra, el elegido sería un hombre mucho más enérgico: Winston Churchill. Lord Halifax pudo seguir en la dirección del Foreign Office, como representante directo de la política exterior británica. Un adjunto suyo, el joven y ambicioso subsecretario de Estado, Richard Austen Butler, iba a ser la persona idónea para iniciar las conversaciones secretas con Berlín tras la firma del armisticio franco-alemán en Compiégne, pero el plan no prosperó y así podemos explicarnos la razón del trunco desarrollo de las carreras políticas de ambos.

Lord Halifax sufrió un dorado exilio diplomático al ocupar el puesto de Embajador en Washington de 1941 a 1946. En cuanto a Richard A. Butler, después de ser canciller del Exchequer (Administración Financiera) en el gabinete de Churchill de 1951, no pudo suceder a éste y continuó de ministro hasta noviembre de 1956 con Anthony Eden, siendo temporalmente premier y jefe del Partido Conservador –del que sería nombrado presidente en 1959–.

Conclusiones

En suma, la Operación Dynamo, sin dejar de ser lo que fue –una apresurada retirada– por fin sacó a los británicos de su letargo y se prepararon para combatir a ultranza, sin rendirse. También se dejaron traslucir los entretelones de la política europea en tiempos de guerra y la necesidad de contar con estados neutrales como Suecia y Suiza para llevar adelante negociaciones diplomáticas. También quedó demostrada la afinidad de ciertos sectores de la clase política británica hacia los alemanes, tal vez por la cercanía cultural o racial, por el hecho de que la realeza inglesa fuera de ascendencia casi enteramente germánica o quizás por el temor hacia la expansión soviética, lo que en realidad preocupaba más a Hitler que las amenazas británicas. Por otro lado, Gran Bretaña, a pesar de su magnífica defensa aérea durante la Batalla de Inglaterra, hubo de renunciar a seguir siendo la gran potencia mundial y de aceptar quedarse a la defen-

siva aguardando la inminente intervención estadounidense, la que detuvo a la URSS en su avance por Europa Central. Fue la Unión Soviética y los más de 20 millones de soviéticos que murieron en la Segunda Guerra Mundial lo que finalmente inclinó la balanza hacia el lado de los Aliados.

Pero, desde el punto de vista netamente militar, la Operación Dynamo puede ser catalogada como un modelo de eficaz colaboración entre fuerzas terrestres, marítimas y aéreas para conseguir el objetivo final: repatriar a los combatientes del último gran ejército que le quedaba a Gran Bretaña. Sería una especie de entrenamiento para el Día D, cuyo aspecto naval sería otra vez dirigido por Ramsay, el cual falleció al final de la guerra en un trágico accidente de aviación. La población civil, literalmente, se arrojó al Canal de La Mancha en todo lo que pudiera flotar para rescatarlos, y ese cambio de espíritu influyó decisivamente en la resistencia británica durante toda la guerra. ⚓

Bibliografía

- *Barker, A.J.* Dunkirk : The Great Escape. *Londres : Dent, 1977.*
- *Churchill, Winston (sir).* The Second World War. *Houghton Mifflin Co., Boston: 1948-53 (6vols.)*
- *Collier, R.* The Sands of Dunkirk. *Londres: Collins, 1961.*
- *Harman, Nicholas.* Dunkirk : the Necessary Myth. *Londres: Hodder & Stoughton, 1980.*
- *Horne, Alistair.* To Lose a Battle: France 1940. *Londres : Macmillan, 1969.*
- *Parsons, Michael.* The Spirit of Dunkirk. *QWERTY, Université de Pau, 1996, p.381-387*



Duncan Masson Cabrera (Ica, 1970)

Abogado por la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Diplomas de Especialista en Derecho Penal de la Empresa y en Registros Públicos. Actualmente cursa una Maestría en Ciencia Política en la Universidad Ricardo Palma. Fue Profesor en la Universidad Nacional del Callao y conferencista de la Universidad Nacional Hermilio Valdizán de Huánuco, así como Registrador Público de Minería y Oficial del Cuerpo Jurídico de la Fuerza Aérea del Perú con el grado de Capitán. Actualmente, labora en la Municipalidad de Santiago de Surco y cultiva una duradera inclinación hacia los estudios histórico-militares.

Marina de Guerra del Perú

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Autoridad Marítima Nacional

Garantizamos la seguridad en el desarrollo de las actividades acuáticas

Jr. Constitución 150, Plaza Grau, Callao. Telf.: 429-7278
Página web: www.dicapi.mil.pe

