



RINCÓN DE LA HISTORIA

Navegación e historia de la ciencia: El hundimiento del *Gustloff* (Derecho de la Guerra)

Navigation and history of science: The sinking of the Gustloff (The Laws of War)

Ignacio Jáuregui-Lobera

Instituto de Ciencias de la Conducta y Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. España.

* Autor para correspondencia.
Correo electrónico: ijl@tcasevilla.com (Ignacio Jáuregui-Lobera).

Recibido el 13 de enero de 2020; aceptado el 2 de marzo de 2020.

Cómo citar este artículo:

Jáuregui-Lobera I. Navegación e historia de la ciencia: El hundimiento del *Gustloff* (Derecho de la Guerra). JONNPR. 2020;5(5):554-65. DOI: 10.19230/jonnpr.3254

How to cite this paper:

Jáuregui-Lobera I. Navigation and history of science: The sinking of the *Gustloff* (The Laws of War). JONNPR. 2020;5(5):554-65. DOI: 10.19230/jonnpr.3254



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License
La revista no cobra tasas por el envío de trabajos,
ni tampoco cuotas por la publicación de sus artículos.

Resumen

Al inicio de 1945 el terror se apoderó del Tercer Reich cuando el Ejército Rojo comenzó a invadir los territorios orientales de Prusia, Polonia, Curlandia y Memel. Los mandos de la Marina de Guerra alemana (*Kriegsmarine*) eran conscientes de que la guerra estaba perdida y de que los civiles serían masacrados por las tropas soviéticas y los nativos eslavos en búsqueda de venganza. De ese modo, decidieron destinar todos sus buques disponibles al Mar Báltico para evacuar a más de 2 millones de soldados, heridos, mujeres, niños, ancianos, colaboracionistas y prisioneros en un heroico episodio que sería conocido con el nombre de *Operación Hannibal*. El buque *KdF Wilhelm Gustloff* fue trágico testigo de lo que allí sucedía.

Palabras clave

Segunda Guerra Mundial; Operación Hannibal; KdF Wilhelm Gustloff; hundimiento; ahogamiento; hipotermia



Abstract

At the beginning of 1945, terror invaded the Third Reich when the Red Army began to invade the eastern territories of Prussia, Poland, Courland and Memel. The high command of the German Navy (Kriegsmarine) were aware that the war was lost and that civilians would be slaughtered by Soviet troops and Slavic natives in search of revenge. Thus, they decided to allocate all their available ships to the Baltic Sea to evacuate more than 2 million soldiers, wounded, women, children, elderly, collaborators and prisoners in a heroic episode that would be known as "Operation Hannibal." The ship *KdF Wilhelm Gustloff* was a tragic witness to what was happening there.

Keywords

World War II; Operation Hannibal; *KdF Wilhelm Gustloff*; sinking; drowning; hypothermia

Principios de 1945, el final de la Alemania nazi tomaba forma. El Ejército Rojo avanzaba hacia Prusia Oriental cometiendo masacres que aterrorizaban a la población civil. En este contexto, el Almirante Karl Dönitz organizó la *Operación Hannibal*, una evacuación masiva de la población alemana de aquellos territorios: alrededor de tres millones de personas huyeron al Oeste en busca de seguridad. Hacia las 12.30 de la tarde del 30 de enero de 1945, el crucero *KdF Wilhelm Gustloff* zarpaba del puerto de Gotenhafen-Oxhoeft (actualmente Gdynia), cerca de Dantzig, abarrotado de refugiados, la mayoría mujeres, niños y ancianos. También había heridos, participantes de las batallas contra el Ejército Rojo, e igualmente se hallaban a bordo aproximadamente mil cadetes de la marina, que habían acabado su adiestramiento para combatir en los submarinos alemanes y se debían incorporar al servicio lo antes posible. Durante aquel caos de terror, se estima que casi once mil personas abordaron un barco que se había construido para menos de dos mil pasajeros ⁽¹⁾.

El crucero *KdF Wilhelm Gustloff* fue construido por los astilleros Blohm & Voss, de Hamburgo. Tenía 208,5 m de eslora y 23,5 m de manga; desplazaba 25.484 T impulsado por motores diésel de 9.500 CV. Contaba con una tripulación de 420 Oficiales y marineros y podía transportar a menos de 2.000 pasajeros con una velocidad de unos 15,5 nudos. Se le iba a denominar *Hitler*, pero finalmente fue bautizado *Wilhelm Gustloff* en honor de un líder nazi suizo asesinado en 1936 (Figura 1) ⁽²⁾.



Figura 1. *KdF Wilhelm Gustloff* (KdF hacía referencia a *Kraft durch Freude*, “fuerza a través de la alegría”; organización política nazi para estructurar, vigilar y uniformar el tiempo libre de la población alemana)

El *KdF Wilhelm Gustloff* hizo cruceros de placer y vino a España en mayo de 1939 para traer alimentos y medicamentos a las fuerzas franquistas, y llevarse de vuelta a los combatientes de la Legión Cóndor. Meses después (antes de comenzar la invasión a Polonia), el *KdF Wilhelm Gustloff* fue pintado de blanco con una banda verde de proa a popa, y cruces rojas en varios lugares del casco y cubierta. Así, quedó comisionado en la *Kriegsmarine* como *Lazaretschiff* o buque hospital, trabajando en ello durante la contienda mundial. Cuando en 1945 Karl Dönitz ordenó la mencionada evacuación, el *KdF Wilhelm Gustloff* se unió a otros grandes buques, además de cargueros, pesqueros y buques auxiliares. En el puerto, abordaron el *KdF Wilhelm Gustloff* casi 11.000 personas, pero allí había más de 60.000 refugiados. Según recientes investigaciones había en el barco: 8.956 refugiados, 918 oficiales y marineros de la 2 *Unterseeboot-Lehrdivision*, 373 mujeres del Cuerpo Femenino Auxiliar de la *Kriegsmarine* (las ubicaron en lo que había sido una piscina lujosa de la cubierta E), 173 auxiliares y 162 heridos graves, sumando un total de 10.582 personas. Todo ese personal suponía varias veces su capacidad de pasajeros ⁽³⁾.

Pasado el mediodía de aquel 30 de enero, soltaron amarras y cuatro remolcadores lo sacaban de la rada. Salió de la bahía de Gotenhafen en un día con muy mal tiempo, precedido por un dragaminas. El mando del buque resultó bicéfalo: al mando de los civiles el Capitán de



la Marina Mercante Friedrich Petersen; al mando de los militares el Capitán Wilhelm Zahn. Como dicen los marinos, la “meteo” no era buena: nieve, viento fuerte y -10° C. Mar medio congelado, imposible sobrevivir si hombre al agua. Y comenzaron a navegar, sin escolta. Ante supuestos ataques aéreos sólo tenía la protección del mal tiempo y alguna ametralladora; ante los submarinos no había nada que hacer. En condiciones normales se hubiera podido defender, pero el *Gustloff* se había utilizado como buque hospital durante años y estaba mal mantenido y peor defendido. Más allá de datos teóricos, no podía sobrepasar los 12 nudos de velocidad. Enseguida, la oscuridad invernal pareció engullir al buque y la gente (varios días sin comer ni dormir), cayó presa del mareo y el frío. La cubierta estaba congelada. En el puente se discutía sobre lo más conveniente: cabotaje siguiendo la línea de costa (peligro de minas) o mar abierto hacia el N (“ruta de emergencia 58”) con serio peligro de ataques submarinos. Petersen minimizó el peligro de las minas, pero pensó que por la costa quedarían a merced de ataques aéreos; se decidió por la otra ruta. Finalmente desechó navegar en zigzag ya que no había peligro de minas y porque la ruta era excesivamente estrecha para tal proceder, además del tiempo extra que conllevaría. Estas decisiones se mostrarían “negativas”, pero por si ello fuera poco, Petersen tomó otra decisión: ante el peligro de colisión por mala visibilidad (que consideraba mayor que el de topar con un submarino), ordenó iluminar todo el barco cual crucero de turistas en vacaciones. Su primer Oficial le indicó que con las luces obligatorias era suficiente, pero Petersen decidió una iluminación más festiva ⁽⁴⁾.

Destino fatal, muerte y rescate

El 30 de enero, habían estado preparados en Gotenhafen el *KdF Wilhelm Gustloff*, el *Hansa, Hamburg* y el buque hospital *Deutschland*. El primero, tras haber zarpado poco después del mediodía, navegando entre la Bahía de Danzig y la isla danesa de Bornholm, casi a la altura de Stolpmünde en Pomerania, a las 21.08 horas de aquel día 30, fue descubierto por el submarino soviético S-13 (curiosamente de diseño alemán y construido en Holanda), al mando del Capitán Alexander Marinesko. Esa noche no perdió la ocasión y lanzó tres torpedos que impactaron en el *Gustloff*. El barco escoró a estribor, adrizó y, finalmente, volvió a escorar. El suboficial Karl Hoffman señalaría que el primer torpedo (“por la madre patria”) impactó en la proa bajo la línea de flotación, el segundo a la altura de la piscina (acabó con casi todas las Auxiliares) y el tercero (“por el pueblo soviético”) hacia el centro, delante de la sala de máquinas. El *Gustloff* se hundió en menos de 50 minutos y con él casi todos los pasajeros quedaron sumergidos en el agua helada del Báltico. Se estima que fueron 1.100-1.200 los supervivientes rescatados. Los restos de la mayor tragedia marítima de la historia descansan



en aguas internacionales, más allá de la costa de Polonia, en un brazo de mar entre la cuenca poco profunda de Stolpe-Bank y la isla danesa de Bornholm (Figura 2) ⁽³⁾.

El *Gustloff* se hundió en menos de 50 minutos, llevándose con él a 9.343 hombres, mujeres y niños; un total de 1.100-1.200 personas pudieron ser rescatadas con vida por buques alemanes que se encontraban en las cercanías en misiones de evacuación o escolta. El mar estaba cubierto de cadáveres con salvavidas. En el rescate intervinieron ^(3,4):

- Torpedero T-36: rescató a 564 personas.
- Torpedero *Löwe*: rescató a 472.
- Dragaminas M 387: rescató 98 personas; el M 375 a 43; el M 341 a 37.
- El *Göttingen*: rescató 28 personas.
- El Torpedofangboot TF 19: salvó a 7.
- El carguero *Gotland*: 2 personas.
- El Vorpostenboot 1703: rescató a un bebé de sólo un año de edad.

El suboficial Hoffman fue rescatado con hipotermia por el torpedero T-36 (buque escolta del crucero *Admiral Hipper* que también transportaba refugiados) y pudo ser reanimado. Dicho torpedero huyó esquivando dos torpedos y consiguió arribar a Sassnitz el 31 de enero de 1945, 2PM. En aquella operación de evacuación, de los que lograron embarcar murieron entre 25.000 y 30.000, la mayoría en el *Gustloff* y el *Goya*.

¿De qué murieron quienes iban a bordo del *Gustloff*?

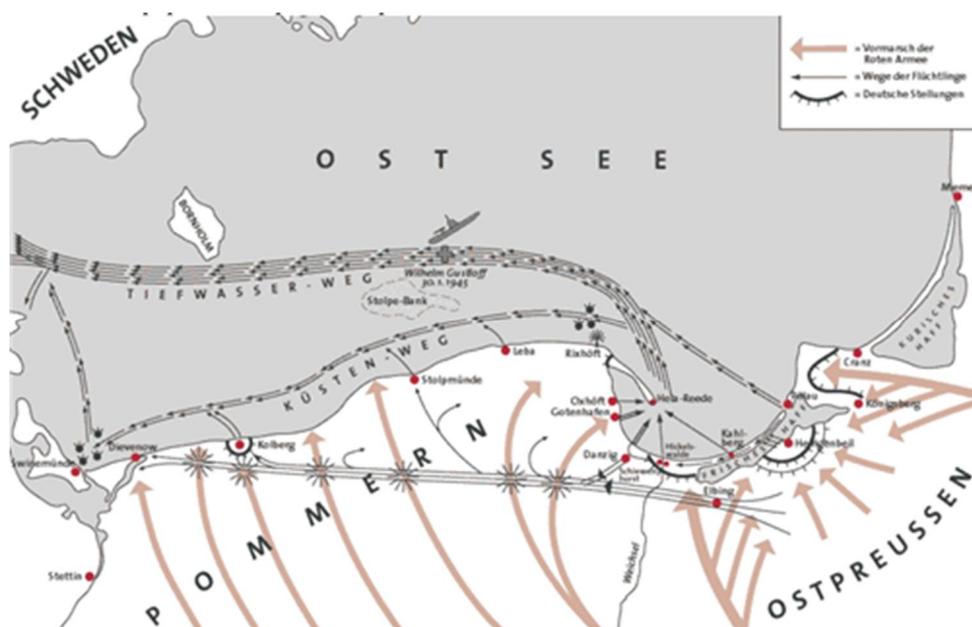


Figura 2. Hundimiento del KdF Wilhelm Gustloff



Durante décadas se pensó que la principal y única razón por la que se hundió la embarcación fue el impacto que destrozó el casco. Se pensaba que las explosiones acabaron con la mayoría. Pero muchas personas murieron aplastadas por otros pasajeros, es el problema habitual en avalanchas humanas. Las explosiones no fueron la principal razón de esas muertes de forma directa. La mayoría murió ahogada o por hipotermia. Por otra parte, en los documentos "oficiales" se indica que solo había 6.500 pasajeros a bordo, cifra simplemente orientativa, pues no se incluye a los muchos civiles que subieron a bordo sin ser registrados (3,5).

Otro factor que contribuyó a la tragedia fue el hecho de que los botes salvavidas no fueron suficientes. Además, a pesar de que se ordenó a la gente que mantuviera sus chalecos puestos en todo momento, muchas personas se los quitaron debido al hacinamiento, lo que contribuyó a la pérdida masiva de vidas durante el hundimiento (6).

Lo cierto es que Petersen pensaba que no habría problemas en su singladura. Además, pensaba, llevaban equipos salvavidas suficientes. Los 12 botes salvavidas asumían 60 personas cada uno; 16 pequeños botes servirían para 30 personas cada uno; finalmente, había 380 balsas salvavidas y chalecos para todos. No parecía ver peligro alguno. Para empezar, la temperatura era entonces de unos -15 o -16° C y la del agua próxima a la congelación. Incluso si todos los botes y balsas hubieran sido arriados correctamente y ocupados al 100%, hubiera habido (como así fue) miles de pasajeros en aguas heladas. De hecho, lo que se supo después fue que dichos botes deberían haberse arriado de los pescantes en cuanto el barco inició su marcha. Parece que Petersen pensó en ello, pero le parecía que era una maniobra que infundiría pánico a los pasajeros. El hecho de pensarlo, pero no hacerlo fue un desastre. De entrada, docenas de personas quedaron sumergidas en esas aguas a unos 18-20 m de profundidad. En el caos hubo, como siempre, heroísmo y actitudes ruines (3,6).

El *Löwe* se fue llenando de supervivientes acurrucados y pronto apareció el pesado crucero *Admiral Hipper* a la vista. Era el buque de guerra alemán más grande en el Báltico, e iba rumbo W con aproximadamente 1.500 refugiados. Había navegado desde Danzig unas horas más tarde que el *Gustloff*, pero se estaba moviendo a una velocidad de unos 32 nudos. Pronto estallaron gritos de júbilo entre los pasajeros que aún se encontraban a bordo del *Gustloff*. Mirando a través de sus binoculares, el Capitán Henigst hizo un balance de la situación: tres botes salvavidas vacíos todavía colgaban de sus pescantes y había nueve balsas salvavidas vacías. La fatalidad no acabó ahí, el *Hipper* fue atacado antes de que su Capitán pudiera decidir qué hacer. El torpedo no impactó, pero hizo tomar a Henigst una



decisión que comunicó de inmediato: *el riesgo submarino es demasiado grande para que arriesguemos el barco, los pasajeros y la tripulación. Además, nuestro alto francobordo obstaculizaría y retrasaría los intentos de rescate. Dejo las operaciones en sus manos. Le deseo éxito y buena suerte. Henigst.* Al ver cómo se alejaba, muchos supervivientes se dieron por rendidos y a su suerte en el agua helada. Murieron (Figura 3) ⁽⁴⁾.

¿Titanic?

Ya se sabe que la fama, el cine, etc., elevan muchos sucesos a categorías de mito. Si preguntáramos en la calle, a los transeúntes de cualquier localidad, acerca de cuál creen que ha sido el mayor desastre marítimo de la historia, un gran porcentaje (próximo a 100) apuntarían al *Titanic*. Las pérdidas humanas de aquel naufragio se estiman en unas 1.503. No está mal. Sólo una muerte ya es mucho, 1.500 es un desastre. Eso ocurrió en un barco británico de lujo en 1.912. El desastre del *Lusitania*, también británico, no llegó a tanto en 1915 y se quedó en unas 1.198 pérdidas humanas. Pero en 1.945 las pérdidas humanas en desastres de buques alemanes fue la siguiente (cifras aproximadas) ⁽⁴⁾:

- *Thielbek*: 2.800.
- *General Steuben*: 3.500.
- *Cap Arcona*: 4.500.
- *Wilhem Gustloff*: la cifra oficial de pérdidas fue 5.348. Sin embargo, puede no ser cierta por cuanto se sabe que muchos pasajeros no fueron contabilizados-identificados al subir a bordo; así, se habla, sin seguridad, de que el desastre pudo ascender a 8.000 pérdidas.
- *Goya*: sin duda la mayor catástrofe documentada en la historia naval hasta la fecha, estimándose en unas 6.000 las pérdidas confirmadas oficialmente.

En el caso del *Goya* cabe recordar que fue hundido, lleno de refugiados, en la noche del 16 de abril de 1945. Fue un submarino soviético L-3, al mando del Capitán Vladimir Konovalov, el que lo localizó y disparó dos torpedos, hundiendo al *Goya* en unos siete minutos. No hubo ocasión ni de lanzar los botes salvavidas (de por sí insuficientes). El *Goya* quedó a unos 78 m. de profundidad en el mar Báltico, sólo sobrevivieron 165 personas ^(3,4).



Figura 3. Restos del Gustloff

Apuntes psicológicos a propósito del *Gustloff*

Un primer recuerdo merece el ejecutor de la acción bélica, Aleksander Marinesko, que diez días después hundió el *General von Steuben* (barco de pasajeros de lujo que en 1939 fue confiscado por la *Kriegsmarine* y reconvertido en buque de transporte de tropas para la II Guerra Mundial) con un total de 4.500 víctimas. El soviético era un depredador marino de primera. Ante la falta de apariencia de buque hospital o de transportar refugiados, Marinesko alegaba que sus tácticas de torpedeamiento eran los estándares a seguir por la Academia Naval Soviética. Sin embargo, no estaría tan clara la cosa cuando el Alto Mando Naval de la Unión Soviética se negó a reconocer a Marinesko como merecedor al título de Héroe de la Unión Soviética. Se le calificó como “no compatible con el perfil de héroe” y se alegaron en su contra el “alcoholismo, las violaciones al reglamento y su carácter conflictivo”. Así las cosas, fue destinado a trabajos secundarios en la Armada Soviética (una superintendencia); no acabó ahí su desgracia militar ya que poco después fue acusado de dilapidación de bienes, lo que le obligó a presentar su renuncia y pasar dos años recluido en el campo de concentración de Kolyma. Acabada de cumplir su sanción, Marinesko era un hombre absolutamente arruinado e indigente, falleciendo de úlcera en Leningrado. Finalmente, en 1990, acabó siendo reivindicado como un Héroe de la Unión Soviética. Tiempo y memoria ^(3,7).



Para conocer cómo se recuerda la tragedia del *Gustloff* hay que pensar en una suerte de “competición de discursos”. Por otro lado, la tragedia quedó plasmada por el Premio Nobel Günter Grass en su obra *Im Krebsgang*, en español, *A paso de cangrejo*. Al igual que los cangrejos deben “moverse hacia atrás para avanzar”, Grass se refiere con su título a la necesidad de recordar eventos del pasado para avanzar en el entendimiento de los sucesos del presente ⁽⁸⁾.

Como testimonio del dolor causado, con precisión, con un desgarramiento tremendo y desolador, Grass cuenta los destinos de los tripulantes del barco hundido, que parecían escritos de antemano. Todos ellos fueron víctimas de la locura nazi, arrastradas al fondo del mar por una vorágine en la que el capitán soviético tuvo un mero papel instrumental. Hay partes de la novela dedicadas a ellos, a los marinos, fotografiados en tiempos mejores, cuando ya estaba escrito en su futuro que no verían nacer otro año; también a los refugiados, que huyendo de la guerra estaban subiendo a su ataúd; a las auxiliares y enfermeras de la marina que tuvieron la desgracia de estar en el lugar exacto donde impactó el segundo torpedo; a los niños, a los perplejos destinatarios, en resumen, del golpe arbitrario del destino (Figura 4). instantáneas con las que Grass describe el triste final de los inocentes son un homenaje a su memoria, que el momento de la publicación del libro convirtió además en un homenaje a la memoria de todas las víctimas desarmadas de todas las guerras insensatas. La obra de Grass no es lo que suele decirse un libro imprescindible, pero sí es un libro valioso, testimonial ^(8,9).

Lo cierto es, como se ha señalado, que las cifras de muertos no se han establecido con claridad. En pleno éxodo, el gigante barco alemán terminó atiborrado: en sus grandes salones se confundían personas de diversa índole; padres que, por la simple multitud, habían sido separados de sus hijos; enamorados que encontrarían una vez más el fin de sus romances; niños que no podrían hacerse a la idea de un mundo mejor; militares confundidos; almas enfermas que ya esperaban otra vida y, sin falta, los centenares de suertudos que también tendrían valor para contar lo que les tocó vivir. No obstante, nadie podría recordar las cosas tal y como fueron. Señalaría Grass: *El hundimiento del en otro tiempo popular barco de “A la Fuerza por la Alegría” no se dio a conocer en el Reich. Una noticia así hubiera podido perjudicar el espíritu de la resistencia. Sólo habría rumores. Pero también el mando superior soviético encontró motivos para no dar publicidad, en el informe diario de la flota de la Bandera Roja, al éxito del submarino S-13 y de su comandante. Más adelante añadirá unas palabras que valen para todos nosotros, en cualquier momento: La historia, mejor dicho, la historia removida por nosotros, es como un retrete atascado. No hacemos más que tirar de la cadena, pero la mierda sube siempre* ⁽⁸⁻¹⁰⁾.



Figura 4. A bordo del *Gustloff*

Los personajes y circunstancias más relevantes de aquella tragedia tienen un importante trasfondo psicológico:

- El nazi Wilhelm Gustloff, apodado “el mártir”.
- El judío que lo asesinó, David Frankfurter, “el asesino”.
- Hitler, necesitado de crear una armada que le permitiera mandar de vacaciones a sus posibles opositores alemanes por los mares europeos y el homenaje que le hizo a uno de sus seguidores bautizando uno de los grandes barcos de “A la Fuerza por la Alegría” con su nombre.
- Stalin y sus submarinos. Devastación.
- Alexander Marinesko y su gusto por el destilado *pontikka* y las mujeres, a punto de un consejo de guerra poco antes de comandar el S-13.
- Un monumental barco que se hunde con miles de víctimas a bordo.

Con su novela, Grass atiza los elementos más importantes de la reflexión histórica contemporánea: el temor de volver a lo que ya otros fueron; la crudeza de saber que el futuro no ofrecerá los cambios que esperanzadoramente se cantan en el presente, y la insatisfacción de que, a medida que nos distanciamos del pasado, éste parece volverse todavía más maleable justificándose como pretexto a los derramamientos de sangre actuales ⁽¹⁰⁾.



Muy negativo

Pero lo que añade más dolor a la tragedia es que, aunque el Wilhelm Gustloff protagoniza la mayor tragedia náutica conocida, el hecho no fue sino una pieza de un puzle de encarnizamiento: en tan solo cinco meses, en aquellas aguas europeas a partir del 23 de enero de 1945, cuando comenzó la retirada alemana de aquella zona de Europa, buques de todo tamaño, repletos de seres humanos, fueron hundidos uno tras otro en una especie de tiro al blanco de cualquier feria. El saldo total de muertes estremece, aunque nunca lo sabremos a ciencia cierta; unos 30.000 ahogados como cifra mínima probable, en su mayoría refugiados civiles alemanes y también prisioneros aliados y judíos.

Nazis y aliados convirtieron la operación de retirada denominada Hannibal en una matanza de proporciones colosales. En total se calcula que la escapada se saldó con 300.000 muertes generadas por tierra, mar y aire. En el mar, un sinfín de barcos fueron echados a pique (Wilhelm Gustloff, General Von Steuben, Goya, Thielbeck o el extrañísimo crimen del que fueron víctimas el 3 de mayo de 1945 los 4.500 ocupantes del Cap Arcona).

El nazismo, ya agonizante, no quiso desmoralizar aún más al atormentado pueblo alemán divulgando la escabechina que estaba sufriendo en el Báltico. Y a los aliados no les apeteció explicar al mundo libre que andaban hundiendo barcos civiles repletos de refugiados y prisioneros. Por eso, un silencio cómplice envolvió en la niebla de la historia lo sucedido durante la operación Aníbal. El Gustloff es una muestra. ¿Derecho de la Guerra?

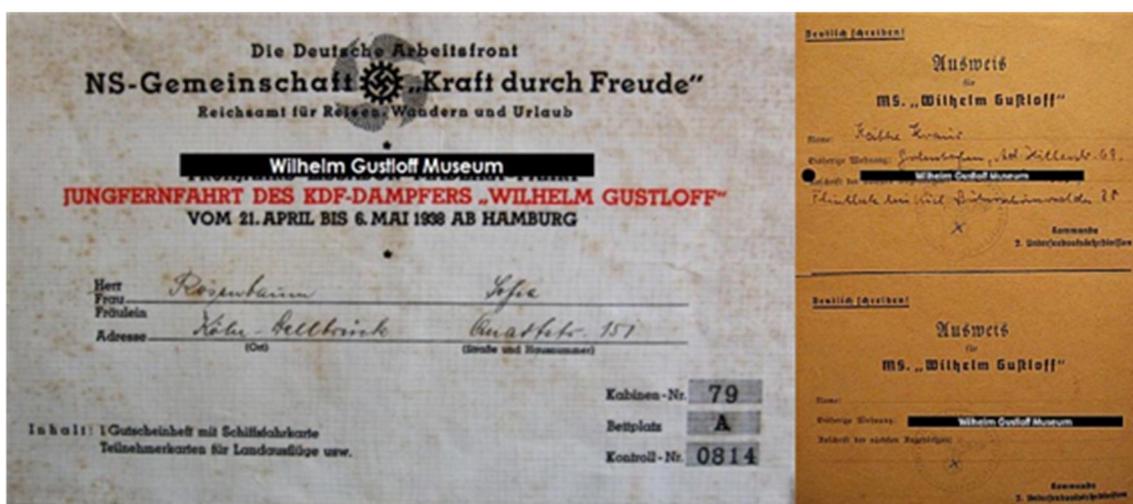


Figura 5. Ticket de la pasajera Sofia Rosenbaum, aún en 1938, y pasaje para el último viaje



Referencias

1. Ruberti F. IANTD expedition "Wilhelm Gustloff" 2004. Marina di Pisa, 23 Luglio 2004.
2. Williams D. Wartime disasters at sea. Yeovil, UK: Patrick Stephens Limited; 1997.
3. Ennis MJ. The M.S. Wilhelm Gustloff in German memory culture: A case study on competing discourses [dissertation]. University of Cincinnati; 2014.
4. Kappes I. Wilhelm Gustloff. The greatest marine disaster in History ...and why you probably never heard of it. Military History Online, 2003. Available in: www.militaryhistoryonline.com/wwii/articles/wilhelmgustloff.aspx
5. Sepetys R. Lágrimas en el mar. Madrid: Maeva; 2016.
6. Palmero M. El Titanic nazi, del que nunca oíste hablar: un gran desastre marítimo. Disponible en: https://www.elconfidencial.com/alma-corazon-vida/2017-12-27/titanic-nazi-nunca-has-oido-hablar-desastre-maritimo_1498197/
7. Glezerov S. The Heroic Deed of Marinesko and the Tragedy of the German "Gustloff". Disponible en: <http://rusnavy.com/history/events/marinesko.htm>
8. Grass G. A paso de cangrejo. Madrid: Alfaguara; 2003.
9. Fortea C. Nobel Grass. Revista de Libros, septiembre 2003.
10. Valencia LF. La historia no se hunde. A paso de cangrejo – Günter Grass. Hislibris, diciembre 2009.