

# MAX HASTINGS

## OPERACIÓN PEDESTAL

LA FLOTA  
QUE LUCHÓ  
EN MALTA,  
1942



CRÍTICA

MAX HASTINGS

# OPERACIÓN PEDESTAL

La flota que luchó en Malta, 1942

Traducción castellana de  
Gonzalo García

CRÍTICA  
BARCELONA

Primera edición: junio de 2024

*Operación Pedestal. La flota que luchó en Malta, 1942*  
Max Hastings

La lectura abre horizontes, iguala oportunidades y construye una sociedad mejor. La propiedad intelectual es clave en la creación de contenidos culturales porque sostiene el ecosistema de quienes escriben y de nuestras librerías. Al comprar este libro estarás contribuyendo a mantener dicho ecosistema vivo y en crecimiento.

En **Grupo Planeta** agradecemos que nos ayudes a apoyar así la autonomía creativa de autoras y autores para que puedan continuar desempeñando su labor. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web [www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com) o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

Título original: *Operation Pedestal. The Fleet That Battled to Malta, 1942*

© Max Hastings, 2021

© de la traducción, Gonzalo García, 2024

© Editorial Planeta, S. A., 2024  
Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)  
Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.

[editorial@ed-critica.es](mailto:editorial@ed-critica.es)  
[www.ed-critica.es](http://www.ed-critica.es)

ISBN: 978-84-9199-661-3  
Depósito legal: B. 5.084-2024  
Impresión y encuadernación: Rotoprint  
*Printed in Spain* - Impreso en España



# 1

---

## «Sería un desastre de primera magnitud»

### I MALTA

La segunda guerra mundial evolucionó de varios modos que ninguno de los beligerantes deseaba ni previó, incluidos quienes la iniciaron. Hitler, preocupado por sus enemigos eslavos y anglosajones, no tenía interés en campañas que se centraran en las aguas epicontinentales del Mare Nostrum. Disfrutaba dirigiendo las guerras continentales y raciales, pero «el Mediterráneo le aburría y exasperaba», en palabras de Douglas Porch.<sup>1</sup> Las flatulentas ambiciones de Mussolini fueron las responsables de que Italia lanzara campañas en Libia, Albania y Grecia, donde la Wehrmacht tuvo que acudir al rescate de sus fuerzas. Sin embargo Hitler cometió la imprudencia de, aun sintiéndose obligado a salvar de la humillación a su colega dictatorial, negarse a prestar a las posteriores operaciones del teatro mediterráneo un apoyo lo bastante fuerte para asegurar la victoria. Probablemente, vencer habría estado a su alcance.

Desde 1940 los almirantes alemanes se habían sentido atraídos por la convicción de que existía una región en la que, acompañados por la Marina italiana —que sobre el papel, era poderosa—, podrían obtener un éxito destacable. El Estado Mayor de la Kriegsmarine afirmó, en el marco de una reunión con Hitler, que era necesario «expulsar por completo del Mediterráneo» a la flota británica, «destruirla».<sup>2</sup> Con este objetivo, a finales de 1941 se trasladó del Atlántico Norte al Mare Nostrum a más de veinte submarinos, una cuarta parte de la fuerza operativa del almirante Karl Dönitz; y un número aún superior se desplazó hacia la costa

africana occidental para atacar los navíos con rumbo al Próximo Oriente. Esta modificación de las prioridades complació al Almirantazgo británico, centrado en proteger los convoyes de Norteamérica. En diciembre, Berlín tuvo que reconocer de nuevo a quién correspondía la primacía en el Atlántico. Aun así la Kriegsmarine conservó la fe en la posibilidad de triunfar en el Mediterráneo.

Es posible que los almirantes de Hitler estuvieran en lo cierto. Cabe imaginar un escenario en el cual, en mayo de 1941, paracaidistas alemanes hubieran tomado Malta, en lugar de Creta (que apenas poseía valor estratégico alguno para ninguna de las partes). Al disponer de la superioridad aérea sobre prácticamente todo el Mediterráneo, de haber dotado a Rommel de apenas dos o tres divisiones más, casi no cabe duda de que las fuerzas del Eje habrían expulsado a los británicos de Egipto, habrían aplastado al último de sus ejércitos que seguía activo en campaña y les habrían infligido una humillación que tal vez hubiera derribado al gobierno de Churchill.

En lugar de esto, Alemania invadió Rusia y Malta siguió en manos británicas, aunque bajo un control precario. Una combinación de datos de inteligencia sobre los movimientos marítimos, obtenida por los descryptados de Ultra; los buques de guerra, submarinos y aviones con base en Gibraltar, Malta y Egipto; la escasez de combustible en el Eje; y por último el desgaste sufrido por la Marina Mercante italiana se produjo para que a las tropas alemanas del general Erwin Rommel en el norte de África les faltaran alimentos. La guerra costó a Italia tres cuartas partes de su flota mercante, lo que llevó a Mussolini a lamentarse de que «mi enfermedad tiene un nombre: convoyes».

La campaña menor que el Octavo Ejército británico libró contra el Afrika Korps y las tropas italianas bastó para mantener la ilusión de que el empeño bélico del Reino Unido no se había agotado, aunque hasta noviembre de 1942 nunca hubo en la región más de veinte divisiones por cada bando, en comparación con las cuatrocientas formaciones del Eje y soviéticas que libraban una batalla a muerte en Rusia. A pesar de que en algunos momentos los británicos temieron que la contienda norteafricana acabaría con una derrota completa, en realidad Rommel nunca dispuso de la fuerza suficiente para obtener este resultado en el extremo de una línea de abastecimiento demasiado debilitada. Mientras el «Zorro del Desierto» no lograra acceder a Alejandría y El Cairo, la Royal Navy mantuviera buques de guerra y sobre todo submarinos en el

Mediterráneo, y por último la RAF negara al Eje el dominio del aire en el desierto, la situación de este teatro bélico favorecería más a los intereses Aliados que a los de Hitler o Mussolini. Aun así quienes defendían aquellos bastiones Aliados por tierra, mar y aire casi nunca participaron de este optimismo.

Los británicos tienden a sentimentalizar la relación que los unía con los pueblos sometidos a su imperio, a menudo con escasa justificación. Por el contrario el afecto y la lealtad que los trescientos mil habitantes de Malta manifestaron hacia la «Madre Patria» parecía sincero, incluso entusiasta. Sus sentimientos se intensificaban por el desdén hacia los vecinos del norte, aunque antes de la guerra la isla había dependido de Italia en un 70 %, para suministros como los alimentos, fertilizantes y pienso. En cuanto a los señores imperiales, apreciaban aquella ínfima protuberancia rocosa por ser uno de los escasos lugares del Mediterráneo y el Próximo Oriente donde se les tenía estima. Un residente nacido en Londres describió al pueblo maltés como «amable, sonriente y de buenas maneras, tolerante con las rarezas de los británicos (“nos hemos acostumbrado a vosotros, ya hace mucho que estáis entre nosotros”)». Malta, una comunidad muy consciente de su propio aislamiento y pequeñez, prefería someterse a los británicos ante el miedo a que la alternativa fuera algo peor.

El 20 de diciembre de 1940 veinte mil malteses abarrotaron el Gran Puerto de La Valeta para acoger con vítores la llegada del almirante sir Andrew Cunningham, comandante en jefe de la Flota del Mediterráneo, que iba a bordo del acorazado *Warspite*. En cambio en Egipto, Siria, el Líbano, Iraq, Irán y otros países subordinados a los británicos durante la guerra, a menudo resultó necesario desplegar las tropas para mantener controlada la hostilidad de la población local. En el norte de África, después de que en 1942 los Aliados invadieran Marruecos y Argelia, algunos árabes se ofrecieron voluntarios para combatir a favor de los alemanes.

El novelista y viajero Paul Theroux ha escrito —probablemente, medio en broma, pero también medio en serio— que Malta glorifica la guerra porque solo en este contexto la isla, que no excede de los 28 por 13 kilómetros, puede mostrar todo su valor.<sup>3</sup> Antes de 1939, no obstante, de las tres ramas de las fuerzas armadas británicas, solo la Marina la consideraba defendible si Mussolini declaraba la guerra. Y los propios

almirantes preferían combatir desde las bases del aliado francés en Tolón, Túnez o Córcega, no de un fondeadero situado a menos de veinte minutos de vuelo de los aeródromos italianos. Quien fue el jefe de la RAF en Malta en 1941-1942, el vicemariscal del Aire Hugh Pughe Lloyd, escribió: «No me podía imaginar el combate sin la amistad de Francia. Cuando entramos en la guerra con ella, pensé que tendríamos que pasarla juntos».<sup>4</sup>

Ahora bien, después de que en 1940 se perdieran los puertos de Francia, y luego los de Grecia, Malta pasó a ser el único puerto que la Royal Navy controlaba entre Gibraltar y Alejandría. «A los marinos italianos —escribió Aldo Cocchia, almirante de Mussolini—, que esa isla hostil existiera en mitad del Mare Nostrum, en medio de la ruta directa de Sicilia al norte de África, les parecía un acto de injusticia histórica.»<sup>5</sup> Desde la perspectiva de Hugh Lloyd (apodado «Huff-Puff» por los aviadores), la situación era la opuesta: «En Malta estabas solo. No había ni un solo amigo en ningún punto de la brújula: estábamos rodeados de hostilidad por todas partes».<sup>6</sup>

Hasta el invierno de 1941, los isleños aún juzgaban soportables los peligros y las privaciones derivadas de la guerra. El bombardeo de Mussolini solo infligía daños intermitentes. Gran Bretaña cerró las dos escuelas italianas de Malta y prohibió utilizar la lengua del país vecino en los tribunales. Durante los nueve primeros meses de 1941, veinticuatro buques británicos abastecieron la isla con 146.000 toneladas de cargamento. Los malteses se las arreglaron para admirar incluso el estoicismo de su gobernador británico, el general de división William Dobbie, un protestante (de la rama de los Hermanos de Plymouth) que en cierta ocasión, durante una conferencia sobre precauciones ante las incursiones aéreas, se retiró a su balcón, se arrodilló y, al regresar, anunció: «Dios ha hablado. Que así sea». Este hombre no carecía de ingenio, sin embargo. Veterano condecorado en múltiples ocasiones durante la guerra de los Bóeres y la Gran Guerra, el 11 de noviembre de 1918 coincidió que él era el oficial de servicio en el Estado Mayor del cuartel del mariscal de campo sir Douglas Haig en el Frente Occidental, con lo que fue él quien firmó la orden de alto el fuego dirigida a todas las unidades del ejército británico. Más adelante, cuando le preguntaron qué había aportado a la contienda, Dobbie replicó: «¡Paré aquella matanza espantosa!».

Pero si Malta no pareció padecer extraordinariamente durante buena parte de 1941, mientras tan solo se enfrentaba a los italianos, la situa-

ción empeoró mucho desde el momento en que los alemanes infundieron su dinamismo habitual a la campaña del Mediterráneo. El comandante de Hitler en la región, Albert Kesselring, escribió:

Los italianos no se tomaban la guerra ... con la seriedad que reclamaba su responsabilidad para con los soldados del frente ... Incluso en los períodos más críticos, las condiciones de trabajo fueron las propias de los años de paz ... Los submarinos exhibían sus zambullidas, y los avia-  
dores, su pericia acrobática; nada de esto los preparaba para la realidad ... Bastaba con contemplar un cambio de guardia para ver que el solda-  
do italiano no siente ningún entusiasmo por su profesión.<sup>7</sup>

Kesselring, nacido en 1885, hijo de un maestro de escuela bávaro, era mucho más capaz que Rommel, como director de campaña, pero carecía del carisma de este. Su pericia militar —durante la primera guerra mundial había sido oficial de artillería en el Frente Occidental— era muy superior a su comprensión de la estrategia aérea. No pasó a la Luftwaffe hasta 1933, y cabe atribuirle buena parte del fracaso de la fuerza aérea en la batalla de Inglaterra. Era un nazi ardoroso, aunque no ideológico, y se mantuvo leal a Hitler hasta el último momento, en parte porque sentía un odio obsesivo por los comunistas. Su vida personal fue y sigue siendo un enigma. En sus memorias no hace referencia a Pauline, la mujer con la que se casó en 1910, en un curioso matrimonio concertado. Como no tuvieron hijos, él adoptó a un chico.

Estaba dirigiendo la Luftflotte 2 de la fuerza aérea alemana en Rusia cuando, en noviembre de 1941, se le ordenó acudir con urgencia a Berlín, para recibir órdenes para un nuevo destino: comandante en jefe del sur. Las instrucciones se las transmitió Hitler en persona, en presencia de Göring. Era necesario neutralizar Malta, dijo el Führer, para garantizar el paso de los convoyes de abastecimiento del Eje por el Mediterráneo. Kesselring contestó que la solución obvia pasaba por ocupar la isla, pero Hitler le hizo callar y afirmó que no se disponía de las fuerzas necesarias para tal fin; la fuerza aérea debería bastarse para que la Royal Navy y la RAF se vieran obligadas a renunciar a la isla. Más adelante Kesselring declaró que no sabía que el jefe de la Marina alemana, el gran almirante Erich Raeder, pensaba como él mismo que el problema de Malta solo podría solucionarse con una ocupación; el Führer no se molestó en transmitírselo.

El mariscal de campo —recién ascendido— gozaba de la confianza de Hitler porque poseía la cualidad que más se estimaba en la mesa de conferencias del Führer: el optimismo. Kesselring nunca perdía la esperanza. Nada más llegar a Roma el 28 de noviembre, sin embargo, se topó con las dificultades de un mando de coalición. El conde Ugo Cavallero, jefe del Estado Mayor italiano, se negó a subordinar sus recursos aéreos al mando alemán. La Regia Aeronautica se empeñaba en comunicarse a través de unas longitudes de onda específicas aun cuando sus aviones volaban junto con los de la Luftwaffe. Al principio Kesselring solo pudo proporcionar un apoyo aéreo limitado a los convoyes del Eje que bajaban hacia el norte de África, sometidos a duros asaltos de los británicos. Se enfureció al constatar que, sin duda, los Aliados estaban al corriente de los movimientos de sus embarcaciones, hecho que atribuyó a traidores italianos:

Aunque no pudimos demostrarlo, sospechábamos que alguien revelaba los horarios de navegación de nuestros convoyes ... Ahora sabemos que la traición del almirante [Franco] Maugeri [jefe de la inteligencia naval italiana] causó el hundimiento de muchas naves y la pérdida de muchas vidas.<sup>8</sup>

El comandante en jefe alemán nunca llegó a adivinar la verdad: en Bletchley Park, los Aliados habían logrado avanzar mucho en la desciframiento de los códigos del enemigo.

Kesselring vivió con la contradicción de que, aun a pesar de haber presidido los múltiples crímenes de guerra que se perpetraron contra los civiles italianos, figuraba entre los pocos alemanes que apreciaban el país y a los súbditos de Mussolini, y supo tratar con tacto y encanto a los comandantes italianos. Cierta noche, en enero de 1942, los aviadores volaron de noche para trasladar hasta la sede de una conferencia a un Ugo Cavallero visiblemente nervioso, a bordo de un diminuto Storch porque no se podía disponer de otro avión. Según escribió Kesselring: «Después de aterrizar con éxito, difícilmente podría exagerar los *abbracci* y *baci* [abrazos y besos] que siguieron».<sup>9</sup>

Desde el día en que asumió el mando hasta agosto de 1942, siguió cabildeando a favor de la idea de tomar Malta mediante un desembarco anfibio capitaneado por los *Fallschirmjäger* (paracaidistas). En algunas reuniones de Berlín abogó apasionadamente por ello, influido por el

desdén que le provocaba Rommel, cuyo prestigio consideraba que no iba en paralelo a su valía real. Además Kesselring estaba frustrado por el hecho de que, aun gozando del título de comandante en jefe, carecía de autoridad directa sobre el «Zorro del Desierto», subordinado en teoría al Comando Supremo italiano. En cierto momento Hitler se decidió a tranquilizar a su caudillo del sur con una afirmación hipócrita sobre la captura de Malta: «No se me ponga nervioso, mariscal Kesselring, ¡la capturaré!». <sup>10</sup>

El 31 de diciembre de 1941 Kesselring promulgó una «directiva sobre la batalla contra Malta». Un tiempo más tarde afirmó que nunca se le habría ocurrido lanzar un *blitz* aéreo de no haber estado seguro de que los bombarderos abrían el camino a una posterior invasión. La orden sostenía que neutralizar la isla era «una condición previa ineludible ... para establecer líneas de comunicación seguras entre Italia y el norte de África». Destinó a la operación dos *Geschwader* (escuadras) de bombarderos y dos de cazas. Tanto la Marina alemana como la italiana recibieron la orden de acordonar la isla y bloquear las rutas de abastecimiento mediante minas y submarinos.

Kesselring lanzó contra la isla a 250 bombarderos y 160 cazas que levantaron el vuelo desde tres aeródromos de Sicilia, situados todos ellos a menos de 160 kilómetros de Malta. La población maltesa bautizó luego los últimos meses de 1941 y primeros de 1942 como «el Invierno Negro». Los italianos los bombardeaban de día, y los alemanes, de noche; asolaron gran parte de la isla y destruyeron 15.500 casas. Más de un millar de personas perdieron la vida; unas 4.500 resultaron heridas. En los tres aeródromos de Malta se construyeron recintos (con barriles de petróleo llenos de los escombros de los hogares) para proteger los aviones de la RAF frente a las explosiones.

La isla recibió muchas más bombas que las que la Luftwaffe había acertado a arrojar sobre Londres; si La Valeta no sufrió los incendios propios del *blitz* inglés fue porque sus edificios estaban contruidos casi exclusivamente de roca. Tras la guerra, Kesselring tuvo la hipocresía de afirmar que las órdenes que dio con respecto a Malta incluían la directiva de no arrasar la capital: «Debe reconocerse, como mérito de la Luftwaffe, que limitó la batalla a los blancos estrictamente militares, según han reconocido asimismo los británicos». <sup>11</sup> Esto era una burla. La impostura del caudillo nazi era insostenible ante los daños y destrozos causados a setenta y ocho iglesias, trece hospitales, veintiuna escuelas y el

teatro de la ópera —orgullo de La Valeta—, por no hablar de los quinientos civiles asesinados tan solo en abril de 1942. «Es una destrucción inconcebible —escribió el general sir Alan Brooke, jefe del Estado Mayor Imperial, durante una visita— que le trae a uno recuerdos de Ypres, Arras y Lens en los peores días de la última guerra.»<sup>12</sup>

El asalto sostenido causó penalidades graves a los malteses. A finales de marzo de 1942 un refugio recibió el impacto directo de una bomba de 225 kilos que mató a 122 personas. El armamento antiaéreo no era más eficaz en la isla que en el resto del mundo, y los aviones británicos, los Hurricane y los Beaufighter, estaban quedando obsoletos y no podían plantar cara a los Junker, Heinkel y Messerschmitt alemanes. Llegado el 1 de abril la RAF solo había perdido veinte cazas en el aire, pero en tierra eran ya 126. El Gran Puerto de la capital se convirtió en una laguna de aceites y combustibles estancados, en la que entre los barcos hundidos se acumulaban los escombros y los cadáveres en descomposición. El bombardeo aéreo hizo que los británicos ya no pudieran utilizar Malta para atacar por mar y aire los convoyes con los que el Eje abastecía el norte de África desde Italia; de modo que, en febrero y marzo, el 90 % de los suministros enviados al sur del Mediterráneo llegaron sin incidentes a las manos de las tropas de Rommel. Según escribió un maltés, la isla había quedado reducida a ser «el gran reino del terror».

En febrero hubo 2.099 salidas de los alemanes y 791 de los italianos contra la isla. Durante el «gran abril» de Kesselring, el asalto se intensificó extraordinariamente: en varias ocasiones la isla recibió el ataque de doscientos aviones en tan solo veinticuatro horas; por dos veces, de trescientos aparatos. A mediados de aquel mes de los sesenta cazas operativos de la RAF quedaban únicamente seis. El día 20 cuarenta y seis Spitfire prestados generosamente por el presidente Franklin Roosevelt alcanzaron la isla desde el portaaviones *Wasp*; pero los bombardeos no tardaron en destruirlos casi todos en tierra, un desastre que no revelaba poco sobre la forma en que Hugh Lloyd dirigía las defensas aéreas. La situación solo mejoró para los británicos a partir del 28 de abril, cuando muchos escuadrones de Kesselring se marcharon hacia el norte con la misión de apoyar la ofensiva veraniega de Hitler en Rusia. Por otro lado el 9 de mayo llegó del *Wasp* un segundo contingente de sesenta Spitfire, que sobrevivieron. Aun así el desgaste habitual, en las duras condiciones operativas que se daban en la isla, hizo que la RAF perdiera en prome-

dio por tal causa diecisiete aviones por semana, casi con independencia del nivel de actividad del enemigo.

El 15 de abril el rey Jorge VI rindió homenaje a la devoción de los malteses al conceder a toda la isla la medalla al valor que llevaba su nombre. Pero en las paredes derrumbadas de La Valeta se podían leer grafitis con la reclamación de «Hobz, mux George Cross»: querían «pan, no la Cruz de Jorge». En efecto, más que los bombardeos, el hambre amenazaba con liquidar la tenacidad y ánimo de Malta, tanto de su destacamento militar como de su población. La isla se halla situada unas ochocientas millas náuticas al noroeste de Alejandría, a más de 900 millas de Gibraltar: cincuenta horas, para los barcos que pudieran ir a toda máquina, pero al menos un centenar para los obligados a zigzaguar y combatir.

La ruta del oeste estaba amenazada por las bases aéreas del Eje en las islas de Cerdeña, Sicilia y Pantelaria; también las había en la zona continental del norte de África y en el «dedo» de la bota italiana. En el Mediterráneo oriental el enemigo controlaba Grecia, Creta y diversas porciones del litoral de Libia. Los aviones de transporte británicos podían suministrar, en poca cantidad, el correo y recursos médicos urgentes. Los grandes submarinos de la clase Támesis cargaban cada uno con 80 toneladas de torpedos, munición y lubricantes especiales. Los minadores rápidos *Welshman* y *Manxman* cargaban 350 toneladas cada uno y, con velocidades de casi 40 nudos, abastecieron la isla en un total de cinco ocasiones entre los dos. Pero ninguno de estos recursos bastaba para alimentar a trescientas mil personas. Esto solo estaba al alcance de los grandes mercantes, que no tenían modo de llegar a Malta salvo en convoyes protegidos por escoltas poderosas. Entre febrero y agosto de 1942 zarparon con rumbo a la isla ochenta y cinco mercantes británicos, de los que veinticuatro se fueron a pique y otros once tuvieron que dar media vuelta sin haber alcanzado su destino. Se perdió un tercio de toda la comida y los pertrechos de guerra enviados desde Egipto; de la que salió de Gran Bretaña, un 43 %.

En los meses anteriores a la operación Pedestal, un convoy de tres mercantes zarpó desde Alejandría en febrero, con la intención de alcanzar la isla, pero fracasaron miserablemente: los tres se fueron a pique por los ataques aéreos. En marzo se hizo una salida similar desde el este, con cuatro embarcaciones escoltadas por el escuadrón de cruceros y una bandada de escoltas del contraalmirante sir Philip Vian; dos llegaron intactas

tos al Gran Puerto, y uno se hundió en la orilla, pero se pudo salvar una parte de su carga de petróleo; en cambio el cuarto barco se hundió después de que lo bombardearan cuando apenas distaba veinte millas de su destino. Sin embargo los dos navíos ya amarrados fueron víctimas de los asaltos aéreos antes de que pudieran llegar a descargarlos. A cambio de este resultado tan poco gratificante la Marina perdió un destructor, hundido, y catorce de sus buques sufrieron daños.

La calamidad de la descarga exacerbó las tensiones entre las tres ramas militares e intensificó la crítica contra los líderes de Malta. El inteligente y mordaz mariscal en jefe del Aire sir Arthur Tedder, comandante en jefe de la RAF en el Mediterráneo, juzgó «de una debilidad deplorable» al Estado Mayor de la Marina en la isla.<sup>13</sup> Hugh Lloyd le envió a su jefe un comunicado franco en el que destacaba el fracaso en la organización del puerto, donde no se supo resolver con la urgencia requerida el arribo de los mercantes:

Demasiados hombres viejos y agotados, algunos con excesivo temor a las bombas. Los estibadores civiles apenas cumplieron con ninguna tarea. Es necesario reclutarlos y hacer que trabajen bajo vigilancia. Sugiero una investigación imparcial, que despierte este lugar. La gente quiere un líder, a alguien enérgico. Se han dado algunas excusas sobre por qué no se logró descargar los navíos, pero no las acepto, ninguna.<sup>14</sup>

Por su parte Dobbie, disgustado por lo que consideraba deslealtad del aviador, reclamó que se despidiera a Lloyd; Tedder se negó.

Una maltesa escribió:

Solo aquellos que han conocido el hambre pueden entender qué significa de verdad el hambre. Las madres iban de puerta en puerta, con los chiquillos, mendigando comida ... Las raciones para dos semanas no duraban más de cuatro días. Nos daban cuatro onzas de pan por día, a las mujeres y los niños, y seis para los hombres.<sup>15</sup>

En abril se acabó la pasta. Como ya no se disponía de los habituales fertilizantes italianos, no se podían cultivar patatas. La dieta maltesa se redujo a pan, un poco de aceite de oliva y pasta de tomate, algunas conservas de pescado y arroz, así como aguardiente casero. Los frutales de la isla habían quedado asolados.

Cada habitante, después de una cola casi interminable, tenía derecho a una comida gratuita de las que se conocía como «Cocinas Victoria». «¡Suponiendo que pueda llamarse “comida” a un trozo de chivo flotando en una salsa mohosa!», según se lamentaba una maltesa, que reconocía: «Para comerme aquel trozo de carne tuve que reunir más valor que en toda la guerra».<sup>16</sup> Describió cómo los trabajadores de una familia volvían a casa por la noche y, a la hora de cenar, «la cena era una prueba muy dura, porque para comer había que soportar la mirada de los chiquillos que te rodeaban ... y que nunca pedían comida, solo estaban allí, mirándote, rogándote con la mirada». Los hombres recogían las colillas de las calles para tener algo que fumar. Las oficinas escribían las cartas sobre papel higiénico. Las tiendas cerraron. La gente calzaba zapatos sin suelas. Por un saco de harina cuyo valor legítimo habría sido de dos chelines, se pedía en el mercado negro cuatrocientas veces ese importe: cuarenta libras. La hambruna habría tenido consecuencias sumamente graves de no haber sido por una cosecha extraordinaria de tomates.

Pocas personas, ya fueran militares o civiles, hallaron motivo de gloria personal en formar parte del destacamento de una «fortaleza sitiada», según denominaban la isla tanto Churchill como la prensa británica. El clérigo maltés Canon Nicholls perdió más de dieciocho kilos y escribió en su diario: «¡Será un alivio magnífico marcharse de Malta! La vida aquí es de una monotonía terrible».<sup>17</sup> Nicholls y su esposa arrastraban ya el desánimo de haber perdido a un hijo, Anthony, que prestaba servicio en la Marina británica. El canónigo deploraba que los barcos fueran objeto de toda clase de robos y saqueos: «Esto ha adquirido las proporciones de un escándalo nacional». El gobernador promulgó un orden del día que instaba a los soldados a abandonar la práctica del robo y renunciar a todo saqueo de los almacenes malteses.

Los pilotos de la RAF, de los que dependía la supervivencia de la isla, apenas comían mejor que los civiles malteses. Subsistían con una dieta de estofado y sardinas en salsa de tomate, aunque nada más abrir las latas una infestación de moscardas y mosquitos acudía al asalto. En Luqa los aviadores gozaban al menos de un pequeño suplemento: un granjero mataba ratas que vendía a la cantina. Entre los civiles se generalizaron la tuberculosis, la pelagra y la disentería, así como una variante más suave de esta última, el «perro maltés», habitual entre los aviadores y los soldados de tierra. Por otro lado la isla vivía sometida a la amenaza inexorable de la

invasión. Según escribió el jefe de la RAF, Hugh Lloyd: «Cada día, en cuanto salía el sol, contaba con que podía llegar la acometida del Eje». <sup>18</sup>

El 17 de marzo de 1942, el teniente general alemán Enno von Rintelen le presentó al Comando Supremo de Mussolini planes detallados para una ocupación de Malta. Pero los mandos italianos todavía vacilaban. En aquellas fechas el líder italiano —*il Duce*— estaba muy desencantado tanto con la guerra como con su aliado teutónico, pero no veía forma de escapar de ninguno de los dos. Según le comentó con enojo a Ciano: «Entre los cementerios destacará uno como el más importante de todos: el que acabe por levantarse para dar sepultura a las promesas de los alemanes». <sup>19</sup> Hitler, a su vez, se resignaba al hecho de que su aliado representaba una carga, y no un activo, para el esfuerzo bélico de los nazis. Si el Führer hubiera convencido al dictador del sur de que mantuviera la neutralidad, sin entrar en la guerra, esto habría favorecido más sus intereses globales.

A principios de abril Mussolini dio su aprobación al plan de invasión de Malta, pero tanto Hitler como el general Alfred Jodl, jefe de operaciones de la Wehrmacht, todavía se mostraban escépticos. El 27 de marzo Jodl le escribió a Kesselring: «No es muy viable decir a los italianos que es mejor que abandonen los preparativos para la captura de Malta porque seguro que no conseguirán tomarla». <sup>20</sup> El mariscal de campo recibió instrucciones de informar al Comando Supremo de que, para una eventual invasión, Alemania solo podría aportar uno o dos regimientos de paracaidistas y algunas lanchas rápidas; los aviones tendrían que ser, en su mayoría, italianos. Con suma reticencia, en abril Kesselring reconoció ante Rommel que le parecía imposible invadir Malta —la operación Hércules— y al mismo tiempo respaldar la operación Teseo: la última ofensiva del Eje en Libia. El comandante en jefe aceptó que, dado que el Führer tenía preferencia por el norte de África, esta región debía pasar a primer plano, como en efecto sucedió.

Pero incluso si el Eje se negaba a tomar la isla al asalto, como en las fortalezas sitiadas de antaño, la plaza debe cederse al enemigo cuando ya no hay modo de seguir alimentando a sus habitantes. El 7 de mayo de 1942 se destituyó a Dobbie. El primer ministro británico envió un telegrama personal al vizconde de Gort, el general que actuaba como gobernador de Gibraltar, para ordenarle que asumiera de inmediato las funciones de gobernador, comandante en jefe y comandante supremo de Malta:

Es necesario hacer todo lo posible por prolongar la resistencia de la fortaleza hasta el límite (stop) Reconocemos que se le asigna una situación muy angustiada y peligrosa, en un estadio avanzado (stop) Tenemos la certeza de que sois el hombre idóneo para salvar la fortaleza y nos esforzaremos al máximo en sosteneros.<sup>21</sup>

Gort había dirigido la Fuerza Expedicionaria británica en Francia, durante la retirada de 1940 a Dunkerque, sin exhibir en el proceso ningún gran genio militar, aunque sí cierta determinación ante la adversidad. Esta era precisamente la cualidad que se consideraba necesaria para la gobernación de Malta. Este granadero taciturno, galardonado en 1918 con una Cruz Victoria, iba en bicicleta a su puesto por entre las calles de Malta, castigadas por los bombardeos. Sus tareas eran ante todo ceremoniales, pensadas para infundir arrojo, pues no dispuso ni de los medios ni de las ocasiones para influir en el destino de la isla por medio de su generalato. El desventurado gobernador temía que lo hubieran obligado a aceptar un cáliz envenenado; que, al igual que el general Arthur Percival, quien había sido víctima del odio por rendir Singapur unos pocos meses antes, él no tendría más remedio que entregar a los generales del Eje las llaves de Malta cuando los almacenes de la isla se hubieran vaciado definitivamente.

Tedder también destituyó a un Hugh Lloyd exhausto y eligió como nuevo comandante del Aire a Keith Park, el neozelandés que había dirigido con distinción al 11.º Grupo de Cazas durante la batalla de Inglaterra. Según comunicó Park a El Cairo, Gort expuso repetidamente el temor a acabar en «la nevera», un campo alemán de prisioneros de guerra; le parecía su destino más probable, pero estaba desesperado por escapar a ese fin. Tedder, que no tenía pelos en la lengua, comentó más adelante en sus memorias: «Tal actitud resultaba doblemente deplorable en un período en el que tanto la tropa como la población exhibían una moral casi inmejorable».<sup>22</sup> Estas palabras reflejaban una valoración excesivamente optimista del estado de ánimo de la isla, pero Tedder añadió: «En la etapa de Gort continuaron las intrigas personales que era frecuente hallar bajo el régimen de Dobbie ... La atmósfera defensiva y derrotista era más intensa que nunca».<sup>23</sup> A su juicio, el destacamento de Malta parecía estar psicológicamente preparado para «acabar en la bolsa» [de los cadáveres]. Los aviadores de la RAF fantaseaban con la idea de que, cuando la ocupación enemiga fuera inevitable, ellos se alejarían

volando hacia el sur, hacia África, hasta donde el combustible les permitiera llegar.

La batalla por la isla adquirió el carácter de una guerra privada, en la que se produjeron episodios de picaresca que no se daban en ningún otro lugar. En cierto día de julio, un Beaufort de la RAF con base en Luqa fue derribado en aguas de la Grecia occidental, mientras atacaba a un convoy del Eje. El piloto de un hidroavión italiano recuperó a los cuatro tripulantes refugiados en una balsa, los atiborró a brandy y cigarrillos y los llevó a Grecia, donde pasaron la noche; al día siguiente el mismo hidroavión emprendió viaje para trasladarlos a Italia. Ya en el aire, los cuatro tripulantes del Beaufort decidieron que debían aprovechar la oportunidad de no terminar en un campo de prisioneros de guerra.

El neozelandés Jim Wilkinson le pegó un puñetazo en la cara al operador de radio, se apoderó de su pistola y se la arrojó al piloto, el sudafricano Ted Strever. Bill Dunsmore y Arthur Brown sometieron al resto de la tripulación italiana, a la que ataron con sus propios cinturones. Solo hubo una baja: un cabo italiano, en funciones de guardia armado, que sufrió graves problemas de salud. Los secuestradores instaron al piloto a poner rumbo a Malta. En aguas de la isla, estuvieron a punto de ser derribados por los Spitfire y agotaron el combustible, pero lograron amerizar con seguridad. Una lancha los remolcó a puerto. La dotación del Beaufort procuró que los presos italianos vivieran en condiciones favorables, pues les recordía la conciencia por haberles devuelto con violencia los favores del trato recibido. Pese a todo, los aviadores enemigos no parecieron mostrarse descontentos con la idea de hallarse a salvo, aunque hambrientos, en manos británicas. Fue un episodio gracioso en el marco de una historia desalentadora.

En junio se lanzó una nueva operación de socorro mediante un convoy, con el nombre en clave de Arpón. Siete mercantes zarparon desde Alejandría al mismo tiempo que otros seis partían de Gibraltar, con la intención de dividir el fuego enemigo. Churchill le escribió a Roosevelt el día 7:

Si no logramos que este convoy llegue a su destino..., ya no se podrá demorar más la caída de la fortaleza. La rendición de Malta, y de treinta mil de nuestros mejores, sería un desastre gravoso de por sí. Tendrá por consecuencia el libre acceso a África de todas las tropas que Hitler

decida enviar allá, con las consecuencias adicionales que es evidente prever ... Yo confiaba en que, a estas alturas, habríamos podido recuperar algunos de los puntos de aterrizaje de la Cirenaica, pero la batalla oscila de un lado y otro sin decantarse aún.<sup>24</sup>

Después de perder la mayoría de los navíos que habían zarpado de Gibraltar hacia el este —incluido un petrolero estadounidense, el *Kentucky*—, cuando las embarcaciones supervivientes ya se acercaban al Gran Puerto se produjo otro desastre evitable. Había confusión sobre el trazado no minado que permitía atravesar las defensas, con lo que tres destructores, un dragaminas y un mercante impactaron contra minas británicas. De los seis mercantes, solo dos llegaron intactos. También se perdieron dos destructores y varios buques de guerra sufrieron daños.

En cuanto al convoy que se dirigía al oeste desde Alejandría con la escolta de siete cruceros y veintiséis destructores, fue atacado por los alemanes con aviones, lanchas rápidas y submarinos, y por la flota italiana. Cuarenta bombarderos Stuka se lanzaron contra un único mercante que se fue a pique. El almirante y comandante en jefe del Mediterráneo sir Henry Harwood acabó por ordenar a los barcos supervivientes que regresaran a puerto, tras constatar el hundimiento de dos mercantes (y daños en otros dos) y de un crucero y tres destructores (y daños en dos destructores más).

En todas estas operaciones, los barcos británicos tanto de la Armada como de la Marina Mercante sufrieron una intensidad de combates —en particular, de asaltos aéreos— que resultaron sumamente exigentes para quienes los padecieron. La artillería de una plataforma pesada y flotante casi nunca podía dar una respuesta efectiva a los aviones, menos aún cuando se trataba de bombarderos en picado como los Stuka, cuya aproximación era casi vertical. Los cazas de los portaaviones eran los únicos capaces de proteger las flotas y los convoyes. En los primeros siete meses de 1942 solo siete mercantes arribaron a Malta, ninguno de ellos petrolero; y tan solo dos de los siete se descargaron con éxito. Las pérdidas de la Royal Navy eran atroces y las tres ramas de las fuerzas armadas británicas se reprochaban mutuamente el resultado. Tedder, de la RAF, tuvo que soportar la serenata de unos marinos e infantes de Marina borrachos, que le cantaban, mientras salía del club cairota Mohamed Ali: «¡Mejor saca al *Nelson* / y al *Rodney* y al *Hood*, / que toda la RAF / no vale pa'ná!». <sup>25</sup>

Sin embargo durante aquellos meses Hitler centró el esfuerzo bélico en Rusia. A finales de abril buena parte de la fuerza aérea de Kesselring en el Mediterráneo se había trasladado hacia al norte para dar apoyo a la ofensiva de verano de la Wehrmacht. Así pues, los bombarderos alemanes de la zona del Mare Nostrum se redujeron a la mitad, y los cazas, a menos de dos tercios. El mariscal de campo afirmó estar convencido de que su campaña contra Malta había cumplido sus objetivos y el potencial de la isla como base británica había quedado neutralizado. Kesselring escribió: «El éxito [de los bombardeos aéreos] aseguró nuestro dominio del mar y el aire en las líneas de abastecimiento entre Italia y el norte de África».<sup>26</sup>

Después de que Rommel capturase Tobruk en junio, el comandante en jefe planteó de nuevo la propuesta de que Berlín aprovechara el dominio de la costa norteafricana para apoderarse de Malta con un golpe de mano: «Tras el asalto de los bombarderos habría sido fácil apoderarse de la isla. Que no ocurriese así fue un error grave ... que luego nos pasó factura».<sup>27</sup> Para solventar los problemas de suministro del Eje «nos habría bastado con disponer de Malta, pero lo imposibilitó la retirada de las fuerzas destinadas a la invasión»<sup>28</sup> de la isla, fuerzas que pasaron a Rusia. El II Fliegerkorps se redujo de los 434 aparatos de abril a solo 216, el 20 de mayo. Kesselring criticaba que esta fuerza «demostró ser demasiado débil para neutralizar las fortalezas de la isla o impedir que la abastecieran».<sup>29</sup> Instó de nuevo a que se tomara la isla al asalto, pero su idea fue rechazada una vez más en una cumbre crucial, celebrada con Rommel y los jefes italianos en Sidi Barrani, el 26 de junio. Cavallero y sus colegas aceptaron la palabra del comandante del desierto, que se comprometió a llegar a El Cairo en un plazo de diez días, con o sin Malta.

El 21 de julio de 1942 el Estado Mayor de la Marina de guerra alemana envió una nota a Roma: «Operación Hércules [la invasión de Malta] suspendida hasta culminación de Teseo [el avance de Rommel hasta El Cairo]». El profesor sir Michael Howard escribió, en el volumen *Grand Strategy* de la historia bélica oficial del Reino Unido, que la decisión de Berlín de aspirar a obtener un resultado decisivo en Egipto sin antes privar a los británicos de Malta fue «una de las más desastrosas que Hitler tomara nunca».<sup>30</sup>

Aunque esto es una exageración, refleja una tendencia de opinión entre los estudiosos, según la cual la captura de la isla podría haber transfor-

mado el panorama estratégico. Entre los historiadores no hay por ahora consenso respecto de si las tropas del Eje habrían podido apoderarse de hecho de la isla. Reinhard Stumpf, uno de los redactores del autorizado estudio en varios volúmenes sobre el Reich alemán en la segunda guerra mundial que suele conocerse con el nombre de «la Historia de Potsdam», ha escrito: «La respuesta, a mi modo de ver, es que no».<sup>31</sup> El autor de estas líneas no está de acuerdo. Las tropas británicas que protegían Malta no formaban parte de la élite, como descubrió una fuerza reducida de paracaidistas alemanes en octubre de 1943, que derrotaron fácilmente a un buen número de aquellos soldados británicos, transferidos a la sazón hacia el este para que defendieran Leros. Las fuerzas de Kesselring habrían tenido pocas dificultades para tomar Malta durante la primavera o a principios de verano de 1942, y ello habría aliviado la pesadilla logística que Rommel vivía.

Kesselring ordenó emprender una nueva ofensiva aérea de verano contra la isla, pero en sus memorias no dice nada al respecto porque fue un fracaso y el 23 de julio tuvo que cancelarla. Los cazas británicos que reforzaron la isla redujeron de una manera drástica la efectividad de las incursiones del Eje. En la posguerra, cuando el mariscal de campo reflexionó por escrito sobre las decisiones que había adoptado en la contienda, no fue sincero. No cabe duda de que la idea de apoderarse de Malta lo entusiasmaba. Pero con su habitual deseo de complacer al Führer y, en este caso, al Duce italiano, no acertó a plantearles con franqueza las consecuencias estratégicas que supondría debilitar la fuerza aérea del Eje en el Mediterráneo en el preciso momento en que Tedder y Park estaban consolidando sus propios efectivos.

No obstante, Gran Bretaña aún se enfrentaba a la amenaza de perder la isla a consecuencia del hambre. El 18 de julio el primer ministro le escribió a Gort: «Me alegrará tener noticias de cómo os va. Para mí supone un gran consuelo sentir que controláis con decisión la fortaleza de esta isla vital. Tened la certeza de que os ayudaremos en todo lo que podamos».<sup>32</sup> El gobernador replicó por extenso tres días más tarde, con la observación de que «el estado de ánimo sigue siendo positivo, pero la gente está pasando por muchos apuros ... La alegría del pueblo maltés y su determinación estoica a soportar todo lo que humanamente sea posible soportar, antes que rendirse a los odiados italianos, es algo que ha despertado en mí una gran admiración».<sup>33</sup>

Aun así Gort hizo también hincapié en que les faltaba combustible para los aviones, y ponía en duda que fuera prudente dedicar una parte cuantiosa de las reservas para hacer salidas de bombardeo cuyo efecto era apenas relevante:

A mi modo de ver, la cuestión es si Malta debe emprender un esfuerzo extenuante para ayudar al Próximo Oriente, con la conciencia de que la dejará agotada, o si bien debe pasar inadvertida y contentarse con las tareas defensivas hasta que puedan reabastecerse sus reservas ... No veo claro que el pueblo de Malta esté preparado para sostener de nuevo un bombardeo aéreo tan duro como el que sufrieron la primavera pasada.

El gobierno de Gort tenía instrucciones del Estado Mayor de recurrir a los almacenes de alimentos de la isla a un ritmo que permitiera al pueblo y el destacamento militar preservar la existencia hasta una «fecha límite» de finales de septiembre. Era un objetivo factible, admitió el gobernador, pero no sin precisar que «si te dicen que no te morirás de hambre pero tu estómago siente un doloroso vacío que no puedes olvidar, esto es algo que va a contentar poco a la mayoría de la población».

Para que Malta comiera se necesitaban 20.000 toneladas de alimentos mensuales, incluidas 100 toneladas diarias de harina. Pero a la isla solo llegaba una pequeña fracción de estas cantidades, por lo que pasó a depender de unas reservas cada vez más menguadas. La ración diaria de los soldados se redujo a una rodaja y media de pan con mermelada, para el desayuno; carne en conserva y otra rodaja de pan, para el mediodía; y lo mismo con dos rodajas de pan, para la cena. El propio Gort, motejado antaño como «el Chico Gordo» por otros oficiales, ya no daba esa talla. A un oficial de Marina que se quedó a cenar en el Palacio del Gobernador le sirvieron tan solo una tortilla de verduras. El valor ofensivo de Malta, a la hora de atacar la línea de suministro de Rommel, se redujo drásticamente. Las fuerzas británicas echaron a pique diecinueve mercantes del Eje, de un tonelaje significativo, durante los meses de julio y agosto; pero en ese mismo período llegaron sin problema hasta las costas norteafricanas sesenta mercantes del enemigo, más veinticinco submarinos de carga y cincuenta y tres barcasas. Por otro lado el propio resultado global de la guerra parecía pender aún de un hilo: no estaba nada claro que Rusia pudiera sobrevivir.

Sin embargo la frase de la carta de Gort que hizo verdadera mella en Downing Street fue aquella en la que el gobernador le decía a Churchill: «Tenga la tranquilidad de que en Malta todos están resueltos a soportar las privaciones que hagan falta para resistir *en todo lo posible* [cursiva del autor]». Esto no establecía ningún límite exacto a la resistencia de los malteses, pero sí ponía sobre la mesa que, cuando se acabara la comida —lo cual ocurriría a finales de septiembre—, habría que rendir la isla al enemigo. No se podía permitir que la población civil se muriera de hambre, ni que recurriera al canibalismo, a diferencia del destino que Stalin había dictado, unos pocos meses atrás, para los cientos de miles de ciudadanos de la Leningrado sitiada.

El precio de combatir bajo la enseña de la democracia liberal occidental era que la guerra debía realizarse en condiciones civilizadas. No cabía esperar que, para sostener la causa de los Aliados, ningún hombre, mujer o niño se viera obligado a exceder los límites de la conducta razonable. Esta fue la justificación de muchas de las rendiciones británicas de los tres años precedentes, y también la causa del sumo descontento del primer ministro hacia los comandantes que las ordenaron: pues siendo él mismo un héroe, que otros carecieran de la voluntad de ser heroicos le provocaba tanta confusión como cólera. Le gustase o no, las cosas eran así. Si la población civil de Malta se enfrentaba a una perspectiva de muerte por inanición —según sucedería en otoño, si no se lograba aliviarlos— entonces Gort rendiría la isla al Eje, con independencia de los reproches que alguien pudiera dirigirle desde Londres. Y ¿acaso alguien puede afirmar que la valoración que Gort hizo tanto de las dificultades de la isla como de su propio deber resultaba errónea, o bien innoble?

La inteligencia del Eje adolecía de varias imperfecciones, pero tanto Jodl en Berlín como Kesselring y sus homólogos italianos de Roma tenían claro que los británicos harían cuanto estuviera en su mano por socorrer Malta. Así pues, se autorizó que algunos *Geschwader* enviados a Rusia regresaran al teatro del Mediterráneo. La inercia que se había apoderado del ejército británico en Egipto les daba la posibilidad de desviar aviones que, de otro modo, habrían sido necesarios para apoyar a Rommel en su embate contra la Royal Navy. Los comandantes del aire de Kesselring pudieron recurrir ahora a más de seiscientos aviones alemanes e italianos —bombarderos, cazas, bombarderos en picado y torpederos— para hacer frente a la acometida de los británicos en el Mediterráneo.

También se aprestó a los submarinos, las lanchas rápidas y la flota italiana. A pesar de los desencuentros que separaban a Berlín de Roma, y de las tensiones existentes entre los comandantes regionales de Italia y Alemania, en lo principal no había discrepancia: para el Eje frustrar un nuevo intento británico de socorrer Malta era un objetivo esencial, por razones tanto de prestigio en el mundo como de supremacía regional. Si iban a acudir con una flota, resultaba imprescindible negar, a cualquier coste, el acceso a aquella roca solitaria del centro del Mediterráneo, donde una población medio muerta de hambre acariciaba esperanzas inciertas y temores cada vez más lúgubres.

## 2 EL COMPROMISO DE CHURCHILL

En toda época y circunstancia, Winston Churchill abogó siempre por la valentía, ya fuera en el mar, en tierra o por aire. Cierta día de mayo de 1941, cuando la Marina estaba sufriendo terriblemente en la batalla por Creta, su secretario personal deploró la pérdida de dos cruceros. La réplica del primer ministro fue implacable: «¿Y para qué cree que los hicimos construir?». <sup>34</sup> Luego Churchill lamentó que el Almirantazgo insistiera en tratar los buques de combate como algo demasiado valioso que no se debía arriesgar.

En mayo de 1942 el primer ministro británico aseveró que la pérdida de Malta sería «un desastre de primera magnitud para el Imperio Británico». <sup>35</sup> La cuestión de si la isla poseía en efecto un interés estratégico vital o no era más que una vaca sagrada del Imperio ha dividido a los historiadores desde 1945. Correlli Barnett defiende que «la isla actuó menos como un activo estratégico británico que como un rehén del enemigo». <sup>36</sup> Para los líderes británicos se había convertido, dice Barnett, en «un asunto de prestigio y orgullo, un símbolo de resistencia heroica ... Como Verdún y Stalingrado, la “isla de la Cruz de Jorge” despertaba emociones potentes que dictaban preservarla al precio que fuera, por muchos recursos, riesgos, bajas y distorsiones del equilibrio estratégico conjunto que supusiera». En cambio, el autor de la historia oficial británica de la posguerra escribe: «Del éxito o el fracaso de [las operaciones de reabastecimiento de la isla] dependería el destino de Malta y en consecuencia, con toda probabilidad, del Valle del Nilo». <sup>37</sup> Por su parte a juicio de Douglas Porch, «el Mediterráneo no fue el teatro *decisivo* de la

guerra, [pero sí] el teatro en torno del cual *todo giraba*, imprescindible para el éxito de los Aliados»,<sup>38</sup> y Malta representaba una pieza vital en la campaña británica contra la línea de suministro de Rommel.

Aquella primavera de 1942 los jefes del Estado Mayor británico llegaron hasta el punto de proponer que el Octavo Ejército acelerase una ofensiva en Libia, con la esperanza no tanto de aplastar al Afrika Korps de Rommel como de aliviar la presión sobre la isla sitiada. En marzo escribieron al general sir Claude Auchinleck, comandante en jefe de las fuerzas británicas en El Cairo: «El factor predominante en el Mediterráneo y el Próximo Oriente ... es Malta». <sup>39</sup> En consecuencia era de la máxima urgencia que el Octavo Ejército se apoderase de los aeródromos cirenaicos perdidos durante la retirada del año anterior, lo que permitiría que los cazas británicos dispusieran de nuevo de un radio de operaciones sobre la zona centro-sur del Mediterráneo. El 10 de mayo Churchill le envió un comunicado resonante a Auchinleck, en nombre del Gabinete de Guerra y los jefes del Estado Mayor: «Estamos resueltos a que no se permita que Malta caiga sin que vuestro ejército al completo haya combatido antes por conservarla ... Con su posesión el enemigo dispondría de un puente claro y seguro hacia África, con todas las consecuencias que de ello se derivan». <sup>40</sup>

Auchinleck desplegó a su ejército para que librara una acción defensiva contra un asalto del Eje que sabía que iba a llegar. Aunque numéricamente las fuerzas de Rommel eran inferiores, los británicos no solo sufrieron una derrota en la batalla de Gazala, que se inició el 26 de mayo, sino que tuvieron que retroceder hasta El Alamein —puerta de entrada a Egipto, y su posición más atrasada en la guerra del Desierto desde 1940— tras la caída de Tobruk, calificada de «fortaleza» por Churchill, pese a que en realidad distaba mucho de serlo. Así pues, en vez de hacer realidad la esperanza británica de que la batalla aliviaría la presión que Malta sufría, el resultado fue un agravamiento radical de esta. Por su parte Hitler condecoró al victorioso Rommel con el bastón de mariscal de campo.

Cuando el primer ministro regresó de una visita a Washington, donde se reunió con el presidente Roosevelt, encontró tanto al Parlamento como a la población británica desconsolados por la sucesión de desastres que había sufrido su causa desde Año Nuevo. Chris Gould, un londinense de veinticinco años que prestaba servicio como marinero de primera en el destructor *Lightning*, que no tardaría en zarpar hacia Malta, le escribió a su prometida, Vera:

Estaba de guardia durante el discurso de Churchill, pero el tipo me cabrea, así que no me perdí gran cosa. No necesito que me dé ningún apoyo moral, y si nos preguntaran a las fuerzas armadas, él no estaría donde está. En la Marina provoca un disgusto especial porque nosotros le hacemos todo el trabajo sucio.<sup>41</sup>

Esto no era ninguna falsedad. El almirante sir Andrew Cunningham era el miembro de la Armada que más admiración despertaba en Gran Bretaña, y era bien sabido hasta qué punto se impacientaba con Churchill: «¡Este hombre es un lastre enorme para la rueda de la guerra!». Cuando Churchill propuso que lord Louis Mountbatten —cuyo éxito más notable como jefe de las Operaciones Combinadas era haber patrocinado la desastrosa incursión de Dieppe— se incorporase al comité de los jefes del Estado Mayor, el Primer Lord del Mar sir Dudley Pound protestó. Imperaba «la creencia, no solo entre los distintos servicios de las fuerzas armadas, sino en el país en general, de que prescindís de la opinión de vuestros asesores profesionales», lo cual estaba «causando un gran daño, pues socava la confianza en los jefes de las diversas ramas». <sup>42</sup> Tanto a Pound como a Cunningham les dolió que Churchill hubiera insistido en nombrar como comandante en jefe del Mediterráneo, en abril de 1942, a sir Henry Harwood, un oficial de reconocida estupidez que se había ganado la confianza del primer ministro por una acción única que fue ensalzada por la prensa: la batalla del Río de la Plata, de diciembre de 1939.

Antes incluso del PQ17, la Royal Navy mostró su malestar por la decisión de enviar convoyes a Rusia, lo cual ponía en peligro a la mitad de la flota de sus aguas nacionales (la Home Fleet); y ello para ayudar a un pueblo por el que los almirantes no sentían ninguna simpatía, y sin la esperanza de gozar siquiera de una pizca de gratitud de los soviéticos. En el asunto de Malta, por lo tanto, cabe dudar de que los lores del Almirantazgo se hubieran ofrecido voluntariamente a arriesgar tantos navíos, de no haber sido por la insistencia del primer ministro.

A la convicción churchilliana de que la isla poseía una especial importancia estratégica se le añadió, en el verano de 1942, un imperativo político. Se le reclamaba —incluso desde el propio gobierno— que renunciara al puesto de ministro de Defensa, posición que había asumido junto con la de primer ministro. La confianza en el modo en que dirigía la guerra había caído hasta su punto más bajo. En un momento en que Es-

tados Unidos se había comprometido con la causa de los Aliados, parecía innegable que a la postre se lograría vencer. Pero la nación británica, humillada, era el miembro más débil del equipo, y dependía de que los rusos y los estadounidenses vencieran en las batallas que las fuerzas armadas británicas parecían incapaces de vencer; ¿cuál iba a ser por lo tanto su participación en el resultado final? El estado de ánimo de la opinión pública era tan desolador que la autoridad de Churchill sufriría otro varapalo grave si les acontecía otro desastre, como sería la pérdida de Malta, una isla en cuya importancia estratégica había hecho hincapié con frecuencia. El 10 de junio el primer ministro le envió al Almirantazgo un comunicado riguroso en el que exigía que «lord Gort pueda asegurar a los malteses que nuestra Armada nunca abandonará Malta».<sup>43</sup>

La génesis de Pedestal fue una reunión de los jefes del Estado Mayor, en la noche del 15 de junio, con posterioridad al fracaso de la operación Arpón, a la que asistió el primer ministro. Churchill afirmó que «el Estado Mayor de la Marina debería abordar ahora el problema de enviar un convoy numeroso a Malta desde el oeste durante los días de luna nueva de julio».<sup>44</sup> Pound contestó que sus oficiales ya estaban analizando el asunto, pero que esto exigiría ordenar el regreso de un acorazado destinado al océano Índico y empezar a cargar los mercantes lo antes posible. Sir Charles Portal, como responsable de la RAF, sostuvo que tal vez podrían destinar algunos bombarderos a vuelos de abastecimiento de Malta, pero por debajo de las 30 toneladas diarias —«una gota en el océano»— y sin posibilidad de corregir una carestía tan acuciante como la del combustible.

Churchill dijo que el triunfo de la Marina estadounidense en Midway, unos días antes, había frenado la amenaza estratégica de los japoneses en el Pacífico, por lo que era menos urgente reforzar la Flota Oriental del almirante sir James Somerville. La reunión concluyó con la instrucción de que el Almirantazgo hiciera propuestas para «enviar a Malta, desde el oeste, un convoy lo mayor posible». Al comprobarse que ya no estaban a tiempo de preparar un convoy así de exigente para que zarpara en julio, se pospuso la misión al mes de agosto. Quedaba peligrosamente cerca de la «fecha límite» de septiembre, en la que Malta habría agotado sus reservas alimentarias.

El Gabinete de Guerra dio su aprobación oficial al acuerdo de enviar un convoy grande, integrado por los mercantes más rápidos que cupiera reunir y, entre ellos, necesariamente, un petrolero. Con el fin de salvar

Malta los estadounidenses ya les habían prestado el *Kentucky*, que había acabado por hundirse en el Mediterráneo. Lo reemplazaron con un buque hermano: el *Ohio*, de 9.625 toneladas y menos de dos años de antigüedad. En aquel momento era el barco de su clase más poderoso y mejor construido del mundo. Una tripulación estadounidense atravesó con él el Atlántico y, el 9 de julio, el *Ohio* fue transferido a los británicos.

En cuanto a los escoltas, no bastaría con un simple acompañamiento de destructores y corbetas. Pedestal quizá recibiría el ataque de la flota italiana, con sus acorazados y cruceros de grandes cañones. Por lo tanto los buques británicos debían estar preparados para hacer frente a tal clase de amenaza. También era esencial contar con cazas de la Marina y, en consecuencia, reunir el grupo más poderoso posible de portaaviones. Los cruceros británicos quizá tendrían que combatir a solas contra algún escuadrón italiano, cuando los buques capitales se retirasen. Ese tipo de barcos poseía además instalaciones de mando y control de las que los destructores carecían.

Los acorazados *Nelson* y *Rodney*, encargados en principio de reforzar a Somerville en Oriente, recibieron ahora la orden de aprestarse para el Mediterráneo. Una razón lamentable posibilitó en ese punto reunir una fuerza de cruceros y destructores muy superior a la prevista: tras el desastre que sufrió en julio el convoy ártico PQ17, todas las misiones navales dirigidas a Rusia se pospusieron hasta el mes de septiembre. Se ordenó al vicealmirante en funciones Neville Syfret, comandante de la legendaria Fuerza H, que había operado desde Gibraltar y el océano Índico, que asumiera el mando de la flota que se estaba reuniendo. Tomó un avión de regreso el 13 de julio, desde África, para dirigir la planificación desde la Norfolk House (St. James's Square). Syfret gozaba de prestigio a la vez ante el primer ministro y el Almirantazgo, tras haber comandado con éxito, dos meses antes, el descenso ambiguo sobre Madagascar, controlada por el gobierno francés de Vichy. También contaba con experiencia en los convoyes de Malta: en 1941 había formado parte de uno, capitaneado por Somerville; el «tío Jim» tenía asimismo una buena consideración de Syfret.

A Syfret se le unió el contraalmirante Harold Burrough, oficial responsable del 10.º Escuadrón de Cruceros, y otro contraalmirante especialista en portaaviones, Lumley Lyster, responsable del triunfo de la Flota del Aire, en 1940, contra los buques capitales de la flota italiana en Tarento. Burrough estaba situado por encima de Syfret, en la jerar-

quía oficial de la Royal Navy; pero para la misión de Pedestal aceptó servir bajo su enseña. En la función de comandante de la escolta que protegería de cerca al convoy en el camino de Malta, en realidad, Burrough sería el que asumiría la responsabilidad más pesada. Siguiéron días de debates graves e intensos sobre las mesas de los mapas y ante las paredes de la planificación, con los almirantes rodeados por un completo abanico de oficiales del Estado Mayor, con todas las especializaciones imaginables: artillería, operaciones aéreas, tácticas contra submarinos, repostaje naval...

A menudo, cuando una flota zarpaba, sus comandantes no tenían certeza de si les tocaría combatir o no. En esta ocasión, en cambio, no había duda: el enemigo desplegaría contra Syfret todas las armas de su arsenal, salvo quizá los acorazados italianos. Pound, el Primer Lord del Mar, era un hombre enfermo, que en ese período sin duda se sentía acongojado por su responsabilidad personal en el desastre del PQ17. En aquellas fechas contemplaba con pesimismo la posible suerte de la operación Pedestal, pues, según le reconoció más adelante a uno de sus oficiales más destacados: «Cuando os enviamos a Malta, os declaramos muertos».<sup>45</sup>

El 1 de agosto el primer ministro informó al Gabinete de Guerra sobre la operación y calificó de «aún por resolver» algunos dilemas:

El Almirantazgo debía decidir si la escolta pesada acompañaría al convoy hasta las propias orillas de Malta, a riesgo de que nuestros dos acorazados de [cañones de] dieciséis pulgadas sufrieran un ataque aéreo muy potente ... Si tal cosa les ocurría a nuestros buques pesados en las aguas poco profundas de las inmediaciones de Malta, esto afectaría al equilibrio conjunto del poder naval. Por otro lado, si se optaba por no arriesgar a los buques pesados durante el estadio final, y el convoy sufría pérdidas de consideración tras el asalto de los buques superficiales del enemigo, esto despertaría preguntas incómodas. A la vista de la gravedad de los asuntos en consideración, solicitaba al Gabinete de Guerra que diera su apoyo a la decisión que se adoptara, de la índole que fuese.

El esbozo del Almirantazgo, como plan para Pedestal, lo crearon los capitanes Jocelyn Bethell y Edward Pleydell-Bouverie. Se había empezado sopesando cuatro alternativas, designadas como A, B, C y D. Para

las tres primeras se requería la participación estadounidense, con el portaaviones *Ranger* y cinco escoltas de la US Navy. Luego, cuando se recibió el mensaje de Gort según el cual Malta podría aguantar hasta el mes de septiembre, el convoy pudo posponerse hasta agosto, lo que posibilitaba incrementar la formación y los preparativos, además de reunir un grupo de portaaviones enteramente británico, con lo cual se evitaba la vergüenza y las dificultades inseparables de toda solicitud de recursos a Washington (y en particular, de la petición de las unidades navales de mayor calado). PQ17 había sido la primera ocasión en la que los navíos estadounidenses navegaban bajo las órdenes británicas y, a partir de entonces, el respeto que la Marina estadounidense pudiera sentir por la británica se había visto muy perjudicado.

El Estado Mayor contaba con tres supuestos que los comandantes operativos aceptaron. En primer lugar la flota calcularía acercarse al canal de Sicilia —el sector más peligroso de la ruta, por ser el más próximo a las bases aéreas del enemigo— entre el 10 y el 16 de agosto, días de luna nueva. No se podía hacer nada para ocultar la fuerza de Syfret a la luz del día, pero gozar de ocho horas de inmunidad frente a los ataques aéreos bien podía beneficiarla. En segundo lugar se consideró que los buques capitales eran demasiado valiosos y vulnerables y no debían correr los riesgos del Estrecho. Según había advertido el primer ministro al Gabinete de Guerra, esto significaba que el convoy debería pasar como mínimo todo un día a merced de los aviones de Kesselring, sin poder contar con la cobertura ni de los cazas de los portaaviones ni de los aviones de la RAF con base en Malta.

Por último, se eligió una ruta que abrazaba la costa norteafricana alrededor del cabo Bon y del territorio tunecino, neutral, bajo la Vichy francesa. Era un trazado significativamente más largo que el recorrido por Harold Burrough un año antes, cuando dirigió con éxito el raudo acceso de un convoy a Malta. Aunque Burrough habría preferido hacer lo mismo, los planificadores hicieron hincapié en que desde septiembre de 1941 la fuerza aérea del Eje se había reforzado extraordinariamente. Por lo tanto instaban a adoptar un rumbo que alejara al convoy un mínimo de cincuenta millas náuticas más con respecto a las bases de Kesselring.

El primer ministro había tomado la decisión personal de apostar muy fuerte en la mesa de la guerra naval del Mediterráneo, con una flota de combate que, a la luz de la experiencia reciente, era sumamente vulnerable a los asaltos tanto aéreos como submarinos. Menos de dos me-

ses atrás, en la batalla de Midway, que resultó ser un punto de inflexión en la guerra del Pacífico, los aviones habían logrado destruir cinco portaaviones: cuatro japoneses y uno estadounidense. Entre las figuras de mayor influencia en los pasillos británicos —algunas, con uniforme naval— más de una consideraba en privado que Pedestal representaba un riesgo extremo con un beneficio posible insuficiente; que socorrer Malta no compensaba la posible pérdida de más buques capitales, en especial de más portaaviones.

Entre aquellos en quienes el plan suscitaba más dudas podemos destacar a Harwood, el comandante en jefe del Mediterráneo. Cuando el Afrika Korps de Rommel llegó a situarse a menos de cien kilómetros de Alejandría, el almirante ordenó evacuar la base costera de la Flota en la zona y, el 2 de julio, desplazó el cuartel general a Haifa; lo hizo con tanta precipitación que la Enseña Blanca (la bandera de la Royal Navy) aún se alzaba en el campamento abandonado de Sidi Bishr cuando los árabes del lugar saltaron las vallas para saquearlo. Se hicieron preparativos para sabotear las instalaciones portuarias egipcias. Harwood se justificó recordando los infortunios derivados de, cinco meses antes, no haber evacuado a tiempo la base naval de Singapur; pero sin duda su premura fue una invitación a la ignominia.

Con independencia de cuál fuera el equilibrio de fuerzas en el Mediterráneo, no obstante, había un asunto que Winston Churchill supo comprender mejor que los jefes de sus servicios armados: la guerra es un choque entre voluntades. Aunque durante dos años Gran Bretaña había sido incapaz de desafiar el dominio de los alemanes en el continente, y tardaría aún dos años más en conseguirlo, era esencial que se la viera combatir en el lugar que fuese. Si la Royal Navy pretendía seguir siendo tan solo «una flota en existencia» —concepto que se manejó a menudo cuando se abordaba el equilibrio de británicos y alemanes en la primera guerra mundial—, su imagen no sería mejor que la de la Marina de Mussolini. Desde 1940 Churchill había insistido en que los convoyes costeros siguieran bajando por el canal de la Mancha y subiendo por el mar del Norte, pese a que las pérdidas de tonelaje eran gravosas; y no lo hacía porque fuera una necesidad derivada del comercio nacional, sino porque le parecía imprescindible afirmar que Gran Bretaña gozaba de la libertad de navegar por sus propias aguas.

A finales del verano de 1942, el ejército y la Armada británicos solo podían enfrentarse a las tropas de los dictadores europeos en el teatro

mediterráneo. En consecuencia si aquella debía ser la única campaña significativa de Gran Bretaña —con la salvedad de la ofensiva de los bombarderos y la batalla por mantener abierto el paso del Atlántico—, entonces debía librarse con todo el sufrimiento que pudiera llegar a comportar. Independientemente de si la caída de Malta asestaría o no un golpe crítico a la causa de los Aliados, sin duda habría supuesto una calamidad para el prestigio y la autoestima del imperio Británico. Por lo tanto el primer ministro, a ojos de la posteridad —y la idea de que las futuras generaciones lo sometieran a juicio la tuvo siempre presente, entre 1940 y 1945—, acertó al implicar a la Royal Navy en una operación que precipitó una de las batallas navales más feroces de la guerra.