

CRÍTICA

MAX HASTINGS

OPERACIÓN PEDESTAL

LA FLOTA QUE LUCHÓ
EN MALTA, 1942

A LA VENTA EL
12 DE JUNIO

**MATERIAL EMBARGADO
HASTA PUBLICACIÓN**

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN:

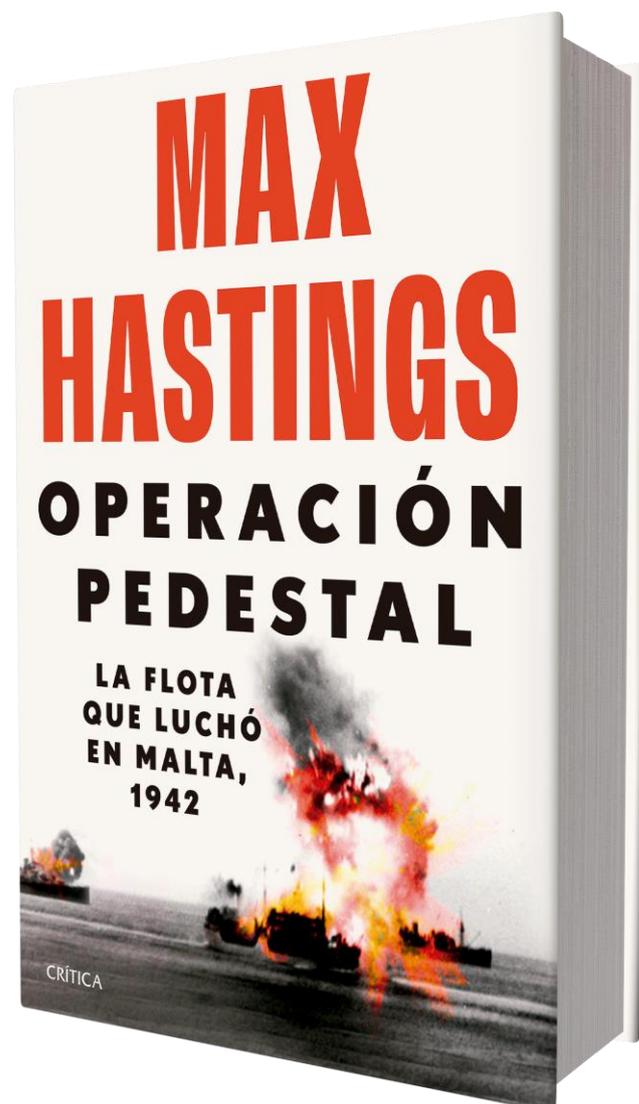
Laura Fabregat Farran

Responsable de Comunicación

Área Ensayo

T. 682 69 63 61

lfabregat@planeta.es



SINOPSIS

MAX HASTINGS NOS TRAE UNO DE LOS CAPÍTULOS MÁS DRAMÁTICOS OLVIDADOS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

En agosto de 1942, una asediada Malta estuvo a pocas semanas de rendirse porque sus 300.000 habitantes ya no podían ser alimentados. Churchill tomó la decisión personal de salvar a toda costa la “isla fortaleza”. No se trataba simplemente de una cuestión de estrategia, sino de prestigio nacional, cuando la fortuna y la moral de Gran Bretaña habían caído a su punto más bajo.

Por las páginas de este libro veremos desfilar catastróficos hundimientos de buques, junto con luchas por rescatar a los supervivientes y salvar los barcos siniestrados. Max Hastings describe esta historia como una de las más extraordinarias que jamás haya contado. Hasta las últimas horas, ningún participante de ninguno de los dos bandos pudo saber cuál sería el resultado de una epopeya de suspense y valor en tiempos de guerra.

EL AUTOR

MAX HASTINGS inició su carrera periodística como corresponsal para varios periódicos y para la BBC en más de sesenta países. Entre 1986 y 2002 dirigió el *Daily Telegraph* y, con posterioridad, el *Evening Standard*. Su dedicación a la historia y el periodismo ha sido distinguida con numerosos premios. Es autor de veintiséis libros, la mayoría sobre conflicto, y en *Crítica* ha publicado *Armagedón. La derrota de Alemania, 1944-1945* (2005), *Némesis. La derrota del Japón, 1944-1945* (2008), *La guerra de Churchill* (2010), *Se desataron todos los infiernos* (2011) y *1914. El año de la catástrofe* (2013), *La guerra secreta* (2016), *La guerra de Vietnam* (2019) y *Operación Castigo* (2021). Es *fellow* de la Royal Society of Literature, *honorary fellow* del King's College y en 2002 fue nombrado caballero por sus servicios al periodismo.

EXTRACTOS DE LA OBRA

«El objetivo de la operación Pedestal era abrir paso para que catorce buques mercantes alcanzaran la isla de Malta, que estaba sitiada. Junto con los cincuenta y tantos navíos que los protegían, vivieron un calvario que merece ser mucho mejor conocido por la posteridad. No se le ha prestado la debida atención porque Pedestal giraba en torno de un convoy, palabra que suele conjurar una imagen de torpes mercantes escoltados por un puñado de destructores y corbetas. Sin embargo los británicos destinaron a esta acción dos acorazados, cuatro portaaviones, siete cruceros y treinta y dos destructores, además de un centenar de aviones (tanto de la propia Marina como de la Real Fuerza Aérea, la RAF), ocho submarinos, dos dragaminas y una abundancia de embarcaciones menores; prácticamente todos los supervivientes regresaron a casa con el armamento muy desgastado, la munición casi agotada, los hombres, exhaustos hasta el extremo.»

HITLER EN EL MEDITERRÁNEO

«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”.»

«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.»

«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.»

MALTA, LA ISLA ASEDIADA

«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”.»

«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.»

«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.»

«Algunos oficiales ajenos a todo sentimentalismo defendían rendir la isla al enemigo, que al menos asumiría la carga de dar de comer a sus habitantes. Si los rusos salían adelante, y desde el momento en que Estados Unidos desplegara todo su poderío industrial, la cuestión de quién poseía aquella simple peca del Mediterráneo carecería de importancia.»

«La flota de Pedestal zarpó en el punto intermedio de la lucha global: casi tres años después de iniciarse la guerra, tres antes de que concluyera. Aún faltaban más de tres meses para que Churchill pronunciara su famoso discurso sobre el “principio del fin”.»

«Es sumamente improbable que la exigua seguridad de los muelles o los agentes enemigos pusieran a los comandantes del Eje en alerta con respecto a Pedestal. Lo que les proporcionó esta información fue una combinación de sentido común y el descifrado de comunicaciones navales británicas. El enemigo sabía que Malta se estaba muriendo de hambre y que Churchill no escatimaría esfuerzos para abastecer la isla por la vía marítima. No es infrecuente que los británicos se complazcan en engañarse a sí mismos con la idea de que solo su propio servicio de inteligencia, en Bletchley Park, fue lo bastante astuto como para descifrar señales cifradas del enemigo. En realidad tanto italianos como alemanes acertaron a leer códigos y cifras británicos, en especial los de los convoyes. Apenas cabe duda de que esta fue la fuente de su conocimiento previo de Pedestal.»

UNA APUESTA DE CHURCHILL

«Winston Churchill entendió mejor que la mayoría de sus comandantes que los temas morales que están en juego en la dirección de una guerra no están por debajo de los materiales. Ninguna batalla se puede evaluar con justicia mediante un mero balance en dos columnas de las bajas sufridas o los tanques, los aviones y los barcos destruidos. La percepción también resulta crucial; a menudo, decisiva. La exhibición de voluntad de los británicos —que lucharon denodadamente por lograr que los buques supervivientes de Pedestal llegaran hasta Malta aun a pesar de los asaltos repetidos y las pérdidas muy dolorosas— es lo que hace que la victoria se decantara del lado de la causa Aliada.»

«Que el Eje se apoderase de Malta, después de todas las humillaciones ya sufridas, asestaría un golpe devastador al estado de ánimo nacional (independientemente de que su importancia práctica, en cuanto al resultado de la guerra, fuera discutible). Desde el otro lado del Atlántico el presidente estadounidense mostró la lealtad de hacerse eco de la retórica de Churchill y calificó la isla de “una tea brillante entre la oscuridad”.»

«Para Churchill, 1942 fue casi tan peligroso como 1940 y, desde el punto de vista político, mucho más sombrío. El pueblo británico estaba cansado, en especial de las derrotas repetidas: su belicoso primer ministro no parecía capaz de cosechar ningún triunfo. Las derrotas más recientes habían sido las rendiciones humillantes de Singapur y Tobruk, donde las fuerzas imperiales cayeron ante los contingentes numéricamente inferiores de japoneses y alemanes, respectivamente.»

EL PAPEL DE CEUTA

«Syfret albergaba la esperanza de que la escasa visibilidad nocturna hubiera ocultado el paso de la flota a ojos de los alemanes. Pero esa esperanza quedó en nada: desde Ceuta (en el Marruecos español), los vigilantes de la Abwehr empleaban una tecnología infrarroja muy sofisticada — revolucionaria, de hecho— con la que monitorizaban todo el tráfico naval británico. La base de Ceuta era un nodo de la que se conocía como Línea Bodden, formada por puestos de la inteligencia alemana levantados en territorio español a uno y otro lado del Estrecho.»

«La Royal Navy insistió repetidamente en que se adoptaran medidas directas para interrumpir la flagrante violación de la neutralidad de España que la existencia de la Línea Bodden

representaba. Churchill se sumó a la petición y, en enero de 1942, la SOE (Dirección de Operaciones Especiales) entregó explosivos a dos españoles antifranquistas para que emprendieran la operación Falaise (“Acantilado”), que hizo saltar por los aires el puesto de vigilancia de la Abwehr en Tánger. La Royal Navy no se benefició gran cosa del acto porque los otros puestos siguieron operativos y tanto el Ministerio de Exteriores (Foreign Office) como el SIS (servicio de inteligencia que rivalizaba agriamente con la SOE) se opusieron a retomar los sabotajes en territorio español, ante el temor a que aumentaran las tensiones con Madrid. Preferían optar por la diplomacia, sumada a la amenaza implícita de un bloqueo británico.»

«El Caudillo contestó débilmente que los técnicos civiles alemanes tan solo estaban ayudando a construir las propias defensas costeras, pues esa Línea incluía tan solo instalaciones españolas, no de los nazis.»

EL CONVOY

«Los catorce navíos mercantes que formaban el propósito de Pedestal se eligieron porque eran rápidos, su construcción era sólida y podía disponerse de ellos en puertos británicos. No podían ser cargueros lentos como los que limitaban el avance de muchos convoyes del Atlántico a 8 nudos por hora. La mayoría, como el *Rochester Castle* y los dos buques de la Blue Star Line, eran mucho más magníficos que un simple buque de mercancías: se enorgullecían de su belleza estética, a pesar de que con la guerra los habituales colores distintivos de sus compañías habían cedido el lugar a un gris anodino.»

«Cuando el presidente Roosevelt autorizó en persona que se prestara el *Ohio* a Gran Bretaña para la misión maltesa, tanto los ministros de Churchill como los navieros (la compañía petrolífera de Texas) intentaron que se les cediera también la dotación estadounidense, más capacitada para manejar los sofisticados sistemas de la nave. Pero el jefe de la Marina norteamericana, el almirante Ernest King, un cascarrabias declaradamente anglófobo, determinó lo contrario: si los británicos querían que su petrolero se sometiera al fuego enemigo en el Mediterráneo, que fueran sus marinos los que lo guiaran. Sin embargo se desconoce por qué tomó esta decisión exclusivamente para el *Ohio* y permitió que otros dos buques fueran tripulados por estadounidenses.»

«Casi todos los mercantes disponían de timbres eléctricos para que los capitanes pudieran alertar a las posiciones de artillería ante un ataque inminente, pero solo el *Ohio* disponía de teléfonos.»

«George Blundell —el comandante del *Nelson*, que había nacido cuando aún reinaba Eduardo VII— recogió en su diario el asombro que le causaban las tecnologías de vanguardia instaladas en su barco. En ocasiones su generación tuvo problemas para comprender el radar (o el RDF, como se lo conocía entonces en el bando británico). Fruto de esta ignorancia, en 1942 tendían a atribuirle poderes casi místicos a su manifestación.»

LAS TROPAS ALIADAS

«Durante los dos primeros días de travesía mediterránea se malgastó mucha energía y muchos recursos aéreos persiguiendo las sombras que no se identificaron con la emisión de la debida firma de radar pero resultaron ser británicos: aviones Hudson o Sunderland que volaban desde Gibraltar. Syfret dejó constancia de su enfado: “No hay forma posible de exagerar al señalar que la RAF, sin ninguna duda, obstaculizó nuestra operación”.»

«En los submarinos británicos, los que no estaban de servicio jugaban al solitario, al *crib* o al parchís de Marina. Comían, dormían, leían, a veces reñían, y escribían cartas interminables para la familia, no pocas de las cuales no llegaron nunca a enviarse. Hacían conjeturas y anotaban sus recuerdos, “y minuto a minuto notas que el aire se vuelve más acre y más pesado, el ánimo se cresa y los nervios se van perdiendo, y maldices el día en que te ofreciste voluntario para prestar servicio en estas caricaturas de latas de sardina”. A la que una nave pasaba un día sumergida en el Mediterráneo, escribió este mismo submarinista, “aquello era un horno”. El que no padecía de diarrea estaba casi con toda certeza estreñado: no había espacio para hacer ejercicio.»

LAS TROPAS DEL EJE

«Mussolini prometió que sus barcos atacarían en “un momento decisivo”. Los comandantes de Hitler estaban convencidos de que tal momento no llegaría jamás. Como los buques italianos nunca hacían prácticas en condiciones realistas, Kesselring bautizó la flota de Mussolini como una “Marina de buen tiempo” en la que sobraban almirantes y faltaba casi todo lo demás.»

«La rama submarina de la Kriegsmarine reclutó a numerosos jóvenes de gran competencia técnica, pero entre sus homólogos italianos abundaban los analfabetos.»

«Los italianos exhibieron un talento particular para las operaciones especiales, en especial las de los hombres rana. Los británicos dieron mucho bombo al éxito de un ataque aéreo de la Royal Navy sobre Tarento, en noviembre de 1940, que dañó de gravedad tres acorazados italianos; pero seis nadadores italianos, de un valor soberbio, consiguieron casi lo mismo un año más tarde, al minar los acorazados Valiant y Queen Elizabeth en el puerto de Alejandría, reduciendo al mínimo su aportación posterior en lo que restaba de la guerra. Los submarinos italianos y las lanchas rápidas o “mosquitos” —rivales habituales de la Royal Navy en agosto de 1942— también lograron varios éxitos notables. Ahora bien, entre los buques de guerra de Mussolini abundaban los hermosos a la vista, pero mal preparados para las crueldades de la guerra.»

EL DÍA 12

«Durante la noche del 11 al 12 de agosto imperó la calma. Mientras los navíos de Pedestal mantenían rigurosamente apagadas todas las luces visibles desde el exterior, bajo cubierta no se apagaban, entre el clamor de la actividad incesante. Los hombres iban subiendo y bajando por las ruidosas escaleras de acero, entre los espacios de las máquinas y los comedores, abriendo y cerrando las grandes escotillas de acero que sellaban los compartimentos; este proceso hacía que desplazarse por un barco preparado para entrar en acción requiriera un tiempo tres o cuatro veces más largo que ese mismo movimiento en los muelles. Los hechos del día anterior hacían innecesario recordar a nadie la importancia de preservar la integridad de las puertas estancas. Por eso en los buques mayores se repartían reservas de comida, chocolate y cigarrillos: durante los períodos de acción prolongada resultaba casi imposible desplazarse de un compartimento a otro.»

«Los aviones que la RAF tenía en Malta y Gibraltar se esforzaron por contribuir a la batalla contra los submarinos. A las 9:34 de la mañana un hidroavión Sunderland de largo alcance, que venía de la Roca, avistó al *Giada* italiano setenta millas al noroeste de Argel, y lo asaltó con cargas de profundidad.»

«En aquellas horas los británicos se apuntaron un éxito menor, lejos de la vista de la flota: aprovecharon que el enemigo centraba toda su atención en los barcos de Syfret para que dos mercantes vacíos, supervivientes del malhadado convoy Arpón, se escabulleran fuera de Malta. Navegaban con muchas dificultades por el impacto de diversas minas y sus escoltas también hacían agua. Habían pintado las cubiertas con los colores italianos, para engañar a los posibles oteadores.»

»Los italianos, que habían sido los primeros en lanzarse al asalto, dejaron ahora el puesto a los bombarderos alemanes Ju 88 con base en Sicilia. Algunos arrojaron minas con paracaídas, de explosión retardada, y otros atacaron a los mercantes —por vez primera, en serio— desde muy baja altura. A las 13:20 tres bombas erraron por poco el *Deucalion* por el costado de estribor, dos más estallaron por el costado de babor, y otra más perforó una grúa Derrick, atravesó la cubierta y la bodega número 5, y resurgió por debajo de la línea de flotación, donde estalló, tardíamente.»

«Los buques de cabeza de la flota se hallaban entonces a 355 millas de Malta. El cuaderno de bitácora del almirante Syfret dejó constancia de una tregua de veinte minutos, entre las 13:57 y las 14:17, cuando volvieron a recibirse alertas de la aproximación tanto de aviones como de submarinos. Pronto sonaron las alarmas de los buques de guerra y se produjo un nuevo asalto. Primero se vivió una absurda comedieta aérea de la que los británicos, desde el nivel del mar, no tuvieron un conocimiento inmediato. Los italianos desvelaron un avión dirigido por radio, cargado con 2 toneladas de explosivo y diseñado para estrellarse contra los buques de guerra. Para que el avión que lo acompañaba y guiaba pudiera dirigir con más facilidad la trayectoria hacia el blanco, el SM 79 “Bomba” que habían convertido en explosivo volador se pintó de amarillo, por lo que recibió el mote de il Canarino. “El Canario” despegó a las 13:00, de manos de un valeroso piloto, Mario Badji, que saltó en paracaídas desde seis mil pies de altura, antes de que el aparato se acercara a la flota británica.»

«Una vez más llegó el momento de los submarinos de la Marina italiana, que organizaron una emboscada al estilo “manada de lobos”, detectada tanto por los contactos del ASDic como por los avistamientos de superficie a partir de las 15:15. Durante las horas siguientes los destructores fueron comunicando casos repetidos de escaramuzas y lanzamiento de cargas de profundidad. Los comandantes eran conscientes de que cada escolta que se separaba de la formación para atacar un submarino, real o imaginario, dejaba abierta una brecha que podían aprovechar otros enemigos. A las 15:59 el almirante Syfret envió una nota irritada al *Intrepid*: “¡No se requieren tres destructores para perseguir un contacto!”. A sugerencia del almirante Burrough, los escoltas empezaron a lanzar una carga de profundidad cada diez minutos, buscando un efecto disuasor. A las 16:16 el *Pathfinder* arrojó una serie de cinco en torno de un contacto que luego se identificó como el submarino italiano *Granito*, al que repelió.»

«Los pilotos de los portaaviones —la mayoría, sin experiencia en combates aéreos, y al mando de máquinas técnicamente inferiores— habían mantenido a raya a un enemigo netamente superior en número. Más aún: habían causado más bajas de las que habían sufrido. De los 117 aviones italianos y 58 aparatos alemanes que atacaron aquel día a la flota, al menos ocho

bombarderos, un avión de reconocimiento, un torpedero y un caza habían sido derribados por los cazas y cañones británicos; todo por la sola cosecha de un impacto de refilón en el *Victorious* y provocar daños en el *Deucalion*. Para cuantos aún gustaban de hablar con el lenguaje del fútbol o el críquet, como los almirantes de aquella generación, la flota había defendido con éxito el aro, la meta, durante un día especialmente feroz y peligroso. Cabe calificar de injusto, pues, que cuando el sol empezaba a hundirse ya hacia el horizonte, el enemigo saltara al campo con nuevos equipos. Y estos infligieron tal castigo a Pedestal que la operación estuvo en un tris de fracasar.»

STALIN SE BURLA DE “TULIPÁN”

«La experiencia de la batalla es inseparable de las pérdidas y todo comandante está obligado a asumirlas con buena cara. Pero incluso a los veteranos navales los sobrecoge contemplar que un buque colosal [como el *Eagle*] —creado con la inversión de mucho ingenio e incontables recursos económicos— desaparece súbitamente en el mar como un juguete hundido en la bañera. Perder un barco capital antes de que la flota hubiera accedido siquiera a las aguas más peligrosas, por otro lado, era un trago amargo.»

«El primer ministro británico recibió las noticias del Mediterráneo mientras participaba de un siniestro banquete moscovita en compañía de Stalin, que se burló cruelmente del fracaso del PQ17: “¡Vuestra Marina se da a la fuga!”. El mensaje que sir Dudley Pound envió a “Tulipán” (inexplicable nombre en clave de Churchill mientras estaba en Rusia) decía: “ PEDESTAL’ según planeado salvo EAGLE, hundido por U-Boot sur de Baleares. Mañana miércoles día crucial. Treinta y seis SPITFIRE aterrizan Malta desde FURIOUS. Nada más de interés naval salvo hundimiento submarino italiano”. Churchill ordenó a su Estado Mayor que los futuros mensajes del Almirantazgo sobre la operación del Mediterráneo se trataran con la prioridad “más inmediata” y se le entregaran en persona, independientemente de cómo estuvieran yendo las conferencias con Stalin.»

EL DÍA 13

«A la 1:00 del 13 de agosto los barcos de cabeza se hallaban a doscientas veinte millas de Malta y seguían realizando virajes abruptos, aquí hacia el sur, aquí hacia el este, con la intención de evitar los campos de minas dispuestos por el Eje al sur de Pantelaria. En la oscuridad el almirante solo pudo ejercer un mando efectivo sobre los buques que se hallaban en las inmediaciones. No

controlaba en cambio a los mercantes que, invisibles, se habían diseminado por un espacio de muchos cientos de millas cuadradas.»

«Con las primeras luces del jueves 13 de agosto, la mayoría de los barcos británicos supervivientes se hallaba a apenas 150 millas de Malta. Winston Churchill escribió que esa fecha en concreto “para mí es siempre el día de Blenheim”, en recuerdo de la batalla de 1704 en la que su gran antecesor, el duque de Marlborough, derrotó a las tropas del rey francés Luis XIV. En 1942, no obstante, aquella fecha adquirió un tono más sombrío para los británicos [...]. Aquel día el cuartel general de Hitler publicó un boletín con el titular: “CONVOY GIGANTE DESTRUIDO EN EL MEDITERRÁNEO”. Enumeraba las pérdidas navales de los británicos sin cometer grandes imprecisiones, aunque con el convencimiento erróneo de que habían dañado de gravedad el USS Wasp.»

«La decisión de abandonar el *Manchester* hizo que se sometiera a Drew a un controvertido consejo de guerra del que nos ocuparemos más adelante. La evacuación fue reflejo de que la desesperación se había apoderado de algunos oficiales, tanto de la Royal Navy como de la Marina Mercante, después de la sucesión de desastres que habían sufrido sus barcos desde que la flota de Syfret había zarpado de regreso, tan solo ocho horas antes. La postura del capitán era lógica. Es del todo probable que, de haber mantenido la tripulación a bordo e intentado arrastrarse de vuelta a Gibraltar, los aviones del Eje hubieran hundido el crucero al día siguiente, quizá con la pérdida de numerosas vidas.»

«En la estela del convoy había enormes manchas de fueloil; los restos dispersos de media docena de barcos; y múltiples personas aferradas a aquellos pecios, en sentido figurado pero a veces también literal [...]. Flotaban en chalecos salvavidas empapados de combustible. Cada cierto tiempo una lata de petróleo se soltaba de los restos hundidos sobre la plataforma marina, salía a la superficie y añadía más leña al fuego.»

«A las 18:25 los dragaminas hicieron entrada en el Gran Puerto por delante del Melbourne Star, el Rochester Castle y el Port Chalmers. Totalizaban 23.000 toneladas de cargamento general — en su mayoría, alimentos— y 5.500 toneladas de pertrechos militares. En palabras de un capitán de submarinos, el que antaño había sido un puerto magnífico de la Flota del Mediterráneo, bajo las almenas del viejo castillo de los Caballeros de Malta, era ahora “una chatarrería desoladora, un cementerio de cascos destruidos por las minas y las bombas”. Pero a los tripulantes de los tres cargueros, aquella tarde trascendental, la bahía les pareció casi un Jardín del Edén. Varios marinos del Rochester Castle comentaron entristecidos que los botes salvavidas colgaban de los costados del buque tan quemados y agujereados por las balas y la metralla que, en caso de

hundimiento, habrían resultado casi inútiles. En el conjunto del convoy, solo el *Port Chalmers* entró a puerto sin haber sufrido daños.»

EL DÍA 14

«A las 15:30 del viernes 14 de agosto, Malta celebró un nuevo milagro: el carguero *Brisbane Star*, que había recorrido doscientas millas en solitario desde que un torpedo impactara contra su proa a las 20:58 del anochecer del día 12, entró en el Gran Puerto y amarró junto al casco de un mercante averiado.»

«A las 16:48 *Helmut Rosenbaum*, del U73 —el responsable del hundimiento del *Eagle*, que llevaba cincuenta y cuatro horas en persecución del convoy— se acercó al casco y disparó un único torpedo. Siete minutos más tarde el barco desapareció entre las aguas, para pesar de los no pocos integrantes de la Royal Navy y la Marina Mercante que eran del parecer de que esa pérdida se habría podido evitar. Los cuatro barcos que echaron las anclas el 14 de agosto habían trasladado hasta la isla 32.000 toneladas de cargamento general. En el fondo del Mediterráneo reposaban otras 52.000.»

«Un aspecto importante de Pedestal fue que cada desastre alimentaba al que le seguía. La pérdida del *Eagle* debilitó la cobertura aérea el día siguiente; no tanto por la disminución del total absoluto de los cazas como por privar a la flota de un tercio de sus plataformas de despegue y aterrizaje, una limitación crucial para el número de aviones que podían mantenerse en el aire. Inutilizar el *Indomitable*, sumado a la pérdida del *Eagle*, precipitó la decisión de Syfret de avanzar la retirada de la Fuerza Z, con lo que la Luftwaffe pudo emprender sin obstáculos el asalto crepuscular sobre la Fuerza X. Por último, que Burrough se trasladara de su castigado buque insignia al pequeño *Ashanti* debilitó el control que podía ejercer sobre el conjunto del convoy: solo el *Nigeria* y el *Cairo* poseían los instrumentos de comunicaciones precisos para dirigir a los cazas por VHF, lo que habría permitido que los oficiales de Burrough vectorizaran a los cazas con base en Malta hacia los aviones del Eje. No corresponde al almirante ninguna responsabilidad sobre las limitaciones de la defensa aérea y la tecnología antisubmarina, que posibilitaron que una oleada de atacantes tras otra golpeará el convoy a expensas de sacrificios sorprendentemente menores. Además fueron los planificadores del Almirantazgo, y no Burrough, quienes determinaron el rumbo de la operación, cerca de la costa tunecina.»

REMOLCANDO EL OHIO A RITMO DE GLENN MILLER

«A las 9:15 [del día 14] llegó desde Malta el dragaminas *Speedy*. Como la graduación de su capitán —el teniente comandante Edward Doran— era superior a la de Swain, Hill y Baines, el recién llegado asumió la dirección de las operaciones. Se formó una columna que remolcaba al petrolero por delante, con el Rye en cabeza y el Ledbury a continuación, y el Penn sujetó al Ohio por el costado de estribor.»

«Sobre un mar repleto de combustible, Swain sacó al puente del Penn su gramófono portátil y empezó a transmitir por la megafonía del barco las grabaciones más alegres que encontraba; por ejemplo el “Chattanooga Choo-Choo” de Glenn Miller y su cara B, “Elmer’s Tune”, que sonaron en múltiples ocasiones antes de que el día concluyera.»

«Un equipo mixto de marinos mercantes y navales de los barcos hundidos pasó entonces a bordo del petrolero con la doble función de conducir el arrastre y manejar de nuevo los cañones.»

«En la costa adyacente los descargadores dispusieron una pantalla de humo químico, hedionda, para dificultar los previsibles ataques aéreos del Eje [...]. Pero la Luftwaffe, para el asombro de los británicos, no se presentó. Los escuadrones cada vez más menguados de Kesselring tuvieron que destinarse aún en mayor número a proteger los convoyes de suministro del Eje, que abastecían a Rommel en el norte de África por la vía de Creta.»

«Un remolcador pasó un cable a popa del Ohio para ayudar a enderezar su paso a través de la estrecha entrada del puerto. El avance se detuvo otra vez, brevemente, para que otro remolcador conectara un cable al castillo de proa que permitió al petrolero pasar por la reducida puerta de acceso a la barrera defensiva de la bahía de Bighi. Desde allí, en procesión majestuosa, se arrastraron por fin hasta el interior del Gran Puerto. Roger Hill, del Ledbury, escribió: “Fue el momento más maravilloso de mi vida. Las almenas de Malta se veían negras, de la cantidad de gente acumulada ... Era una imagen asombrosa, toda aquella gente, que tanto había sufrido, entonando vivas por nosotros”.»

«El Ohio descargó en una Malta agradecida 1.430 toneladas de queroseno, 8.695 de fueloil, 902 de fuel pesado y 9.100 litros de aceite lubricante.»

BALANCE DE DAÑOS

«En el contexto de una guerra total, las vidas que el bando Aliado perdió en Pedestal fueron pocas, a tenor de la ferocidad de los combates y de la cantidad de buques hundidos: fueron solo 457 hombres; más de una cuarta parte, víctimas del hundimiento del Eagle. Que la “factura del carnicero” fuera relativamente modesta se explica por el carácter amable de las aguas del Mediterráneo en verano.»

«Los escuadrones del Eje perdieron sesenta y dos aviones durante Pedestal: cuarenta y dos italianos y el resto, alemanes. Cuarenta y dos fueron abatidos por cazas —algunos de ellos, aparatos de la RAF con base en Malta— o por los antiaéreos de los buques; los demás sufrieron accidentes o fueron ametrallados en tierra. Murieron cuarenta y cinco aviadores del Eje y cuarenta y ocho submarinistas italianos. La Sección Aérea de la Flota británica (la FAA) perdió trece aviones en combate y dieciséis por el hundimiento del Eagle, mientras que la RAF perdió un Beaufighter, cinco Spitfire malteses y un Sunderland.»

¿QUIÉN «GANÓ» REALMENTE?

«La posteridad, y en particular los estudiosos de la segunda guerra mundial, no se ha puesto de acuerdo en la valoración de Pedestal.»

«Roma y Berlín consideraron que Pedestal se cerraba con una victoria propia; pero también tuvieron que admitir, aun a regañadientes, que la carga que había llegado hasta el Gran Puerto permitiría que Malta resistiera durante varias semanas más, quizá algunos meses: “La isla puede interpretar su papel de distorsión de los refuerzos que Alemania e Italia envían a África en una fase posiblemente decisiva de la campaña norteafricana”. Se trata de una confesión de importancia, aunque por supuesto quedó limitada a los altos mandos alemanes e italianos, sin desvelarse como tal a los pueblos de Hitler y Mussolini.»

«En cuanto a la Royal Navy, las pérdidas de Pedestal representaron una conmoción que la llevó a preguntarse —al menos en privado— si el resultado las justificaba. Una conclusión obvia era que desplegar la fuerza de portaaviones más poderosa a su alcance no había bastado para proporcionar una cobertura aérea suficiente.»

«La operación Pedestal no sirvió para poner de relieve que una flota de la Royal Navy fuera capaz de desafiar efectivamente a un enemigo aéreo y submarino poderoso y habilidoso en los confines del Mare Nostrum. Antes al contrario, puso de manifiesto su vulnerabilidad (en especial, la de los cruceros), así como las limitaciones de la tecnología británica disponible para el derribo de aviones y la contención de los submarinos e incluso de las lanchas motoras (los “mosquitos”).»

«El Eje cometió un error estratégico considerable al destinar un gran número de aviones — treinta y cinco Ju 88 y trece Ju 87, los alemanes; y quince bombarderos y veinte bombarderos-torpederos, los italianos— a atacar la Fuerza X mientras regresaba a Gibraltar. Estos aparatos no consiguieron nada y, por el contrario, habrían resultado mucho más útiles contra el *Ohio* y el *Brisbane Star*, que deberían haber estado en condiciones de hundir. Aparte del error de juicio de los mandos, parece razonable suponer que, en aquel estadio ya avanzado de la guerra, muchos aviadores del Eje estaban cansados y no querían asumir riesgos suicidas.»



CRÍTICA

Para ampliar información, contactar con:

Laura Fabregat (Responsable de Comunicación Área Ensayo):
682 69 63 61/ laura.fabregat@planeta.es

