

ALAS SOBRE EL MAR EN LA 2DA. GUERRA MUNDIAL PORTAAVIONES EN ACCIÓN

EUGENIO L. BEZZOLA

HMS VICTORIOUS. AGOSTO/NOVIEMBRE DE 1942.

Para las operaciones de este portaaviones, otras actividades aeronavales y acontecimientos relacionados, ver BCN N° 804, 805, 806 y 807.

La “Operación Torch”

Si bien los planificadores de la “Operación Torch” tuvieron el beneficio de anteriores experiencias y la disposición de medios más adecuados para la misión, el desembarco en el N de África con tropas procedentes de los EE.UU. y Gran Bretaña, en una magnitud de fuerzas que superaba largamente los eventos anteriores, significó un desafío en cuanto al alistamiento, coordinación, traslado, asalto a las playas y la posterior consolidación.

En relación a Dieppe, el oponente no tenía la homogeneidad, capacidad y determinación del enemigo germánico. La circunstancia que los EE.UU. mantuviera relaciones diplomáticas con el gobierno de Vichy, y por lo tanto con consulados en la Argelia y Marruecos, permitió ciertas acciones de “ablandamiento” en conversaciones con algunas autoridades locales. De cualquier manera persistían dudas respecto de la actitud de las guarniciones francesas, a lo que se agregaban ciertas prevenciones en relación a España. En cuanto a amenazas, la flota italiana contaba con medios para intervenir y la amenaza submarina en el Atlántico estaba aún lejos de ser controlada.

El objetivo final de “Torch” era:

“La completa aniquilación de las fuerzas del Eje enfrentadas a las fuerzas británicas en el Desierto Occidental y la intensificación de operaciones marítimas y aéreas contra instalaciones del enemigo en el área del Mediterráneo con el fin de asegurar las comunicaciones a través de ese mar y para facilitar las operaciones contra Alemania e Italia en el continente europeo”.

El objetivo inicial inmediato era:

La ocupación de Túnez, en particular sus principales puertos incluida la base naval de Bizerta, con el fin de evitar su posesión por las fuerzas del Eje, al tiempo que se amenazaba las bases de abastecimiento del mariscal Rommel en Tripolitania, empeñado en Egipto, 1.500 millas hacia el E en El Alamein. El 5 de agosto los planificadores conjuntos expresaron: “Nuestra consideración primaria debe ser prevenir el arribo a Túnez de fuerzas del Eje. La derrota de los franceses (en el N de África) es solamente un medio para un fin”. Pero no sería así.

El contraalmirante (R) Eugenio L. Bezzola egresó de la Escuela Naval Militar en 1948 como guardiamarina de Infantería de Marina (Promoción 75). Posteriormente fue destinado a cursar estudios en la Universidad de Buenos Aires de donde egresó en 1953 con el título de Ingeniero en Telecomunicaciones. Ejerció la docencia en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires entre 1963 y 1969. Hasta 1984, prestó servicios en cargos relacionados con su especialidad, en la Dirección de Bienestar de la Armada y la Jefatura de Logística del Estado Mayor General de la Armada, que fue su último destino en actividad antes de pasar a situación de retiro, a su solicitud, en abril de 1984.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 809

Septiembre/diciembre de 2004

Recibido: 14.6.2004

Distintos modos de acción

Un desembarco directo en Túnez quedó descartado en razón de las cercanías de las bases aéreas enemigas en Sicilia y Cerdeña, en cambio los británicos propusieron ataques sobre Bone y Philippeville en el E de Argelia, simultáneamente con los desembarcos en Orán y Argel, para luego desplazarse rápidamente hacia Túnez. El comandante designado para "Torch", el general Eisenhower, coincidió con este temperamento. Pero tanto el jefe de estado mayor del Ejército de los EE.UU., general George C. Marshall, como el jefe



Desembarco de la Infantería de los EE.UU. en el golfo de Arzew en el E de Orán, sin encontrar prácticamente oposición, que se incrementó al avanzar hacia el interior.

del estado mayor general imperial, Sir Alan Brooke, consideraron que era igualmente esencial desembarcar en Casablanca en el Marruecos francés y sobre el Atlántico, con el fin de asegurar a los americanos una ruta de abastecimientos directa trasatlántica y de esa manera disponer de una línea de comunicación terrestre desde el Atlántico a las tropas en Argelia.

Marshall estaba preocupado por la vulnerabilidad de una única vía de comunicación marítima a través del estrecho de Gibraltar, con el temor de un posible ataque desde España o el Marruecos español. Esta ansiedad no era compartida por el comandante naval, almirante Cunningham, que al igual que el Almirantazgo, opinaba que la Armada Real mantendría abierta la ruta del estrecho tal como lo había hecho en diferentes guerras por espacio de más de dos siglos.

La posición americana determinaría que se abandonaran los desembarcos en Bone y Philippeville, porque los medios disponibles no permitían encarar simultáneamente acciones sobre Casablanca, Orán, Argel y los objetivos mencionados.

Previamente, Eisenhower, con el respaldo del almirante Cunningham, designado comandante naval de "Torch", había optado por dejar de lado el desembarco en Casablanca en beneficio de Bone y Philippeville, porque valía la pena correr riesgos para ocupar Túnez lo antes posible. El 13 de agosto le escribió a Marshall: "Si las fuerzas del Eje nos aventajan en llegar antes, sus posteriores capacidades les permitirán reforzarse en mayor magnitud que nosotros y conducirá a otra costosa y fútil aventura defensiva". Pero en Washington, su jefe, Marshall, y la Junta de Jefes de Estado Mayor tuvieron un punto de vista opuesto, telegrafando a Londres el 25, que "con el fin de posibilitar el desembarco en Marruecos, no sólo Bone y Philippeville debían ser descartados, sino también Argel". El mensaje de los americanos provocó divisiones en los jefes de estado mayor británicos. Brooke consideró riesgosos los desembarcos en Bone y Philippeville y que sería estratégicamente erróneo dejar Marruecos sin ocupar en la retaguardia aliada. El Primer Lord Naval, Dudley Pound, manifestó su preocupación por los efectos de las rompientes atlánticas en Marruecos. Sir Charles Portal, el jefe de E.M. de la RAF, opinó como Eisenhower, y Cunningham que era vital apoderarse de Túnez lo antes posible. Finalmente arribaron a una solución de compromiso que fue informada a los Jefes de E.M. en Washington: "Que mientras que era de prioridad prevenir que los alemanes llegaran a Túnez primero, un desembarco en Casablanca era ciertamente deseable y podía llevarse a cabo sin perjuicio para el resto de las operaciones". Después de esta resolución intervino Churchill, que el día 27 de agosto telegrafió al presidente Roosevelt para expresarle el profundo desconcierto que había provocado la posibilidad de abandonar el desembarco en Argel. "Me parece que el total meollo de la operación se perderá si no nos apoderamos de Orán y Argel el primer día. No ir al E de Orán es hacerle al enemigo un regalo no sólo de Túnez, sino también de Argel". La respuesta del presidente americano si bien conciliatoria terminaba: "cualesquiera fueran las circunstancias uno de nuestros desembarcos debe tener lugar en el Atlántico".

Modo de acción seleccionado

Finalmente se alcanzó un acuerdo el 5 de septiembre de 1942, los puntos de desembarco serían Argel, Orán y Casablanca, con lo que el objetivo inicial hacia el E con el fin de asegurar Túnez y amenazar la retaguardia de Rommel en Tripolitania fue reemplazado con el de asegurar la posesión de la parte occidental del norte de África francesa, desde Argel hacia el W y Marruecos como una base sólida para subsecuentes operaciones. Túnez queda a 800 km al E de Argel, el punto de desembarco más hacia oriente, tres veces la distancia desde Bone.



Tropas americanas rumbo a las playas en una lancha de desembarco británica.

Aprobado el modo de acción, los planes establecieron tres áreas para los desembarcos:

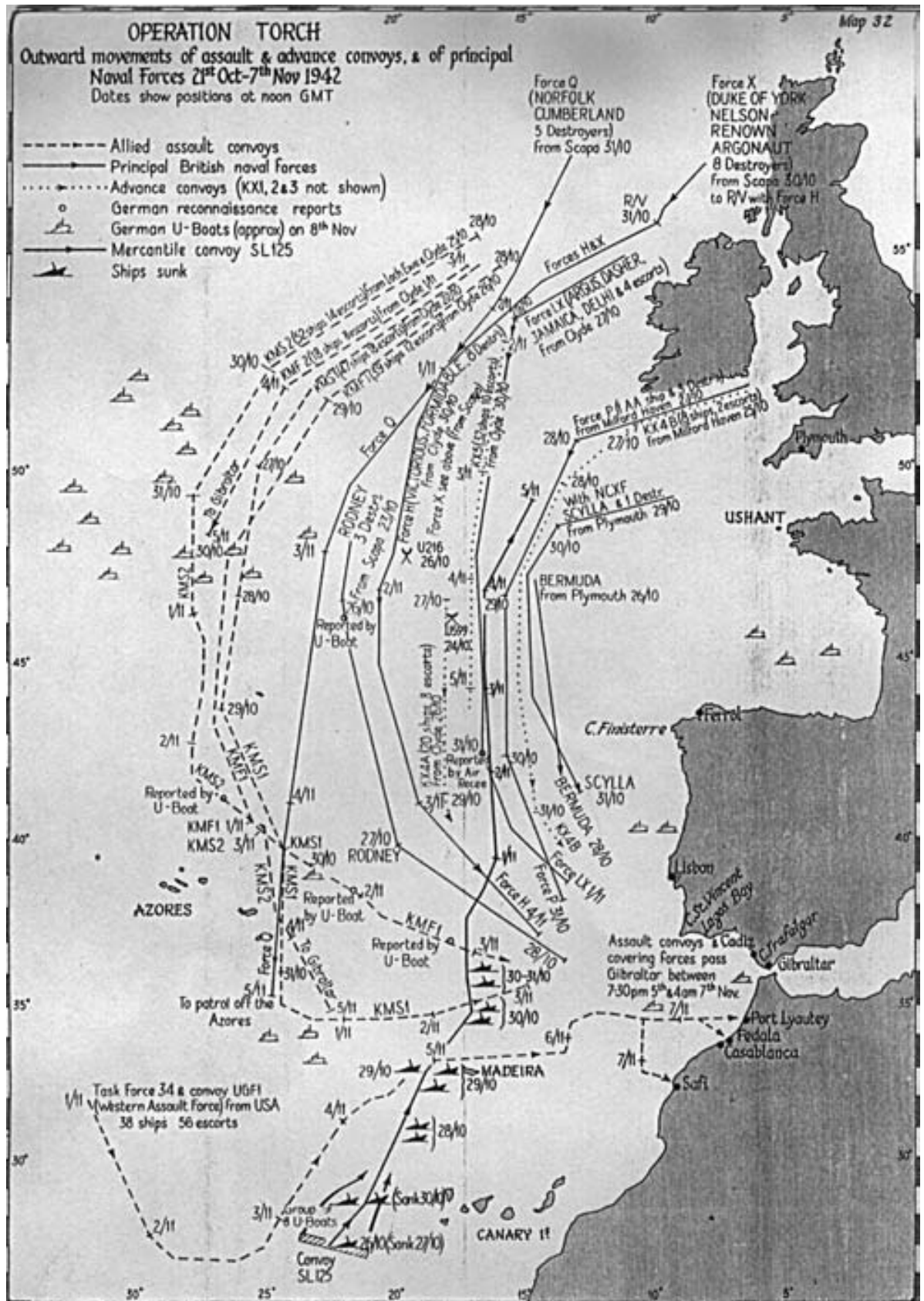
1. Occidental, objetivo Casablanca, 35.000 hombres procedentes de los EE.UU. al mando del mayor general George S. Patton. Fuerza naval de cobertura: acorazados *Massachusetts*, *Texas* y *New York*; portaaviones de flota *Ranger* y cuatro portaaviones escolta con un total de 171 máquinas; siete cruceros; 38 destructores; ocho barreminas de flota y cinco buques tanque; bajo el mando del contraalmirante H. Kent Hewitt, con su insignia en el crucero *Augusta*, que también se desempeñaría como buque comando de las operaciones anfibias.
2. Central, objetivo Orán, 18.500 americanos, con un número final de 39.000, procedentes del Reino Unido al mando del mayor general Lloyd R. Fredendall. Fuerza naval: buque comando *Largs*; portaaviones escolta *Biter* y *Dasher*; cruceros *Aurora* y *Jamaica*; naves antiaéreas *Alynbank* y *Delhi*, trece destructores, seis corbetas, ocho barreminas y embarcaciones auxiliares; al mando del comodoro T. H. Troubridge.
3. Oriental, objetivo Argel, 20.000 hombres en la primera ola, mitad americanos, mitad británicos al mando del teniente general K.H.N. Anderson. Fuerza Naval: buque comando *Bulolo*, el veterano portaaviones *Argus*; portaaviones escolta *Avenger*; cruceros *Sheffield*, *Scylla* y *Caribdis*; naves AA *Palomares*, *Pozarica* y *Tynwald*; monitor *Roberts*; trece destructores; tres submarinos; tres sloops; siete barreminas y siete corbetas; al mando del vicealmirante Sir Harold Burrough.

Las áreas Central y Oriental estarían protegidos por la Fuerza H, como cobertura principal, que al mando del vicealmirante Sir Neville Syfret estaba constituida por los portaaviones *Victorious*, *Formidable* y *Furious* con un total de 116 máquinas; los acorazados *Duke of York* (buque bandera) y *Rodney*, el crucero de batalla *Renown*, tres cruceros, 17 destructores y cuatro barreminas de flota.

Para esta operación el *Victorious* contaba con las escuadrillas: 809, con seis Fulmar; 882, con doce Martlet; 884 con seis Seafire y 917 y 832 con nueve Albacore cada una.

Entre los últimos días de octubre y el 1º de noviembre, más de 340 naves convergían hacia Gibraltar destinadas a los sectores Centro (Orán) y Oriental (Argel), que zarparon según se detalla:

- 2 de octubre. Las primeras 40 en zarpar del Clyde eran un conjunto de remolcadores, petroleros, carboneros y auxiliares con buques escolta que fue identificado como convoy KX1.
- A éste siguió el KX2 de 18 buques, con la protección de 13 naves de la Armada Real.
- El 18 de octubre zarpó el KX3, constituido sólo por el trasatlántico *Clanstephan Castle*, con dos escoltas.
- El KX4 salió dividido en dos partes y sería el último en arribar a Gibraltar.
- El 22 de octubre zarpó el KMS1, el primero de los grandes convoyes que llevaban las tropas de desembarco, con 46 buques y 18 escoltas.



Las derrotas de los distintos convoyes con destino al N de África indican la complejidad de asegurar la debida sincronización en tiempo y espacio para sus desplazamientos y arribo a destino. También se indica la derrota del convoy SL 125 y las naves hundidas por submarinos alemanes entre el 27 y el 30 de octubre de 1942.

- 25 de octubre, partió el KMS2, 53 buques y 10 escoltas.
- 26 de octubre, el KMF1, con 39 transportes y 12 escoltas.
- 31 de octubre, KX5, 32 buques y 10 escoltas.
- 1° de noviembre, KMF2, 18 buques y ocho escoltas.

A las mencionadas se sumaron en el desplazamiento a Gibraltar los buques de la Fuerza H y las dos de apoyo a los sectores Central y Oriental que partieron entre el 20 y el 30 de octubre desde Scapa Flow y el Clyde.

El Almirantazgo apreció que, una vez detectados, a fines de octubre unos 50 submarinos podrían converger sobre los convoyes a los que se sumarían otros 25 para el 6 de noviembre, y en ese sentido el Primer Lord Naval advirtió al Primer Ministro que los “U Boats podrían bien demostrar un elevado grado de amenaza a los más valiosos convoyes que hayan partido de nuestras costas”.

Los submarinos habían hundido en el Atlántico Norte 120 buques en mayo de 1942, 124 en junio, 98 en julio, 96 en agosto, 95 en septiembre y 62 en octubre, mientras que las cifras en aguas británicas eran para el mismo período 14, 5, 9, cero, 1 y 6.

Submarinos y aviones alemanes avistaron por lo menos a dos de los convoyes, el acorazado *Rodney* y dos portaaviones, pero evaluaron que se trataba de un desplazamiento habitual de convoyes, por lo tanto el alto mando no tomó ninguna medida en especial. Por lo que algunos autores consideran un golpe de suerte o una intervención de la providencia, en el área clave al W de Marruecos y el estrecho de Gibraltar, que la atención de los submarinistas germanos se haya concentrado en un convoy que de Sierra Leona (costa occidental de África) se dirigía al Reino Unido, que sirvió de “involuntario” señuelo con la pérdida de trece mercantes.

Los comandos

El 1° de noviembre de 1942, el comandante naval de la fuerza aliada, almirante Sir Andrew Browne Cunningham, conocido por sus subordinados como “ABC”, arribó a Gibraltar en el crucero *Scylla*. El día 5, a bordo de un bombardero B17, llegó el comandante supremo, general Dwight Eisenhower, responsable de la mayor operación aliada encarada hasta entonces, sin haber tenido experiencia previa de comando en combate. Los túneles excavados en el Peñón servirían de sólido aunque incómodo refugio para la dirección de las operaciones que se iniciarían tres días más tarde.

En mayo de 1945, con la guerra terminada en Europa, Eisenhower le escribiría a Cunningham: “...las horas que usted y yo pasamos juntos en los goteantes túneles de Gibraltar, probablemente permanecerán en mi memoria tanto como otros episodios de la guerra. Fue allí que por primera vez comprendí la indescriptible e ineludible tensión que cae sobre uno cuando su parte ha sido hecha –cuando el evento descansa en la suerte y en los combatientes a los que les ha sido encomendada la acción”.

Cunningham había sido formalmente designado el 14 de agosto, con el vicealmirante Sir Bertram Ramsay como su segundo, que se había destacado como organizador, bajo la tensión de los acontecimientos, para posibilitar la evacuación de Dunquerque, y sobre quien recayó la responsabilidad de la elaboración de los planes detallados, pues Cunningham además de estar todavía asignado en Washington, como corresponde, se limitó a dar las directivas generales. El equipo se completó con el comodoro R. M. Dick, subjefe del estado mayor de Cunningham en el Mediterráneo en 1940, cuatro oficiales de reconocida capacidad, entre ellos el capitán de fragata M. L. Power, traído del comando de un destructor en la Flota Metropolitana, y ocho auxiliares femeninas (Women’s Royal Naval Service - Wrens), como dactilógrafas de las muy extensas, detalladas y complicadas órdenes



El acorazado *Jean Bart* en Casablanca.

para las operaciones navales, que fueron transcritas en menos de una semana. Toda la planificación naval fue llevada a cabo en la sede de los cuarteles de Eisenhower en York House, St James Square en estrecha relación con el Almirantazgo y con los servicios de enlace americanos.

Comandos aéreos

A diferencia de un comando naval unificado, se designaron dos comandantes de aire, dependientes directamente de Eisenhower. El Comando Aéreo Oriental, al E del cabo Tenez en Argelia, británico, al mando del mariscal del aire Sir William Welsh, y el Comando Aéreo Occidental, al W del cabo Tenez, la 12ª Fuerza de la USAAF, al mando del mayor general James Doolittle, este último bajo el mando operativo del general Patton de acuerdo con lo que era de práctica en la doctrina americana. En cambio los británicos dejaban librado al “mutuo espíritu de colaboración entre un mariscal del aire y un general”, un procedimiento que no siempre dio resultados positivos. Probablemente la diferencia entre americanos y británicos residía en que la fuerza aérea estadounidense era un componente del Ejército, mientras que la RAF era una de las tres ramas de las FF.AA.

Las operaciones en las áreas Central y Oriental y el epílogo de la “Operación Torch” han sido descritos en el BCN N° 801, página 64.

El ataque en Marruecos

Entre el 26 y el 28 de octubre, la fuerza americana compuesta de unos sesenta buques de guerra y cuarenta transportes y petroleros, se concentró en 40°N y 51°W. Después de realizar dos reabastecimientos en el mar, el 7 de noviembre se aproximó a la costa africana sin haber sufrido pérdida alguna.

El plan preveía desembarcos en tres áreas a las que correspondían respectivos grupos de ataque.

- El Grupo de Ataque Norte desembarcaría 9.000 hombres cerca de Port Lyautey, 65 millas al NE de Casablanca con la misión de apoderarse del aeródromo que era el mejor de Marruecos.

La fuerza comprendía: acorazado *Texas*, crucero *Savannah*, portaaviones escolta *Sangamon* y *Chenango*, un tender de hidroaviones, nueve destructores, submarino *Shad*, seis transportes, tres mercantes, dos barreminas, un buque tanque.

Dotaciones aéreas

Sangamon. Escuadrillas: 26 auxiliar de cazas (12 Wildcat); 25 auxiliar de exploración (9 Avenger y 9 Dauntless).

Chenango. Como transporte de 76 P40 Warhawks de la USAAF.

- El Grupo de Ataque Central, el más importante de los tres, preveía el desembarco de 18.700 hombres en Fedala, a unas quince millas al N de Casablanca. Cruceros *Augusta*, *Brooklyn*, *Cleveland*, portaaviones *Ranger*, portaaviones escolta *Suwanee*, quince destructores, dos submarinos, doce transportes, tres naves mercantes, dos minadores, cuatro barreminas, un buque tanque.

Dotaciones aéreas

Ranger. Escuadrillas: 9 de cazas (27 Wildcat); 41 de exploración (18 Dauntless y 1 Avenger).

Suwanee. Escuadrillas: 27 auxiliar de cazas (11 Wildcat); 28 auxiliar de cazas (12 Wildcat); 30 auxiliar de exploración (6 Wildcat); 27 auxiliar de exploración (9 Avenger).

- El Grupo de Ataque Sur, desembarcaría en Safi, donde llegarán a tierra los tanques Sherman, que se desplazarían hacia el N si se encontraba gran resistencia en Casablanca.

Acorazado *New York*, crucero *Philadelphia*, portaaviones escolta *Santee*, diez destructores, submarino *Barb*, cinco transportes, una nave mercante, un minador, dos barreminas, dos buques tanque, un remolcador.

Dotación aérea *Santee*. Escuadrillas: 29 auxiliar de cazas (14 Wildcat); 29 auxiliar de exploración (8 Avenger y 9 Dauntless).

Estaba previsto el empleo de dos destructores antiguos, *Bernadou* y *Cole*, para desembarcar en el puerto una partida de 400 hombres con el fin de apoderarse de sus instalaciones y facilitar el desembarco de los tanques mientras que se llevarían a cabo desembarcos en las playas al N y al S del mismo.

El Grupo de Cobertura estaba dado por el acorazado *Massachusetts*, los cruceros *Wichita* y *Tuscaloosa*, cuatro destructores y un buque tanque. La posible amenaza de superficie estaba materializada por la fuerza francesa apostada en Dakar integrada por el acorazado *Richelieu* y los cruceros *Gloire* y *Montcalm*, que no se haría presente en el transcurso de las operaciones.

Después de alguna indecisión por el pronóstico meteorológico que podía afectar severamente los desembarcos por las temidas rompientes atlánticas, el almirante decidió ajustarse al plan y proceder el día 8.

Grupo de Ataque Norte

Arribó a 2330 del día 7 aguas afuera de la ciudad de Mehedía, ubicada en la boca del río que conduce a Port Lyautey. Se presentaron dificultades para fijar la posición de los buques respecto de las playas y después de media noche se produjo el imprevisto encuentro con un convoy costero que dio lugar a alertar las defensas francesas. El desembarco estaba previsto para las 0400 del 8 pero se demoró una hora ante problemas en hacer contacto con las embarcaciones que actuaban como balizas y por el exceso en el tiempo involucrado en el pasaje de los transportes a las lanchas y el desplazamiento de éstas hacia la costa. Estos inconvenientes, a los que se agregó una marejada importante, llevaron a un general americano a afirmar "que esta operación podía haber terminado en un desastre si hubieran enfrentado a un enemigo mejor armado y dispuesto a resistir". La



En primer plano, el crucero *Savannah*, gemelo del *General Belgrano*. En el fondo, efectos del bombardeo.

previsión de capturar o destruir con tropas de la ola inicial las baterías costeras de 5.5" emplazadas cerca de la desembocadura del río, no se pudo concretar hasta pasadas 48 horas. Poco después de despuntar el día aviones franceses atacaron las playas y las baterías costeras abrieron fuego sobre el área de los transportes, al tiempo que arribaban refuerzos con artillería y tanques desde Port Lyautey. La intención de remontar el río con el destructor *Dallas*, para llevar una partida que se apoderase del aeródromo se vio demorada por la obstinada resistencia que encontraron los americanos los días 8 y 9. Esa captura recién se pudo concretar el 10 y para las 1100 de ese día aterrizó el primer avión americano al tiempo que se ocupaba la batería costera, circunstancia que permitió la aproximación de los transportes para desembarcar refuerzos muy necesarios para hacer frente a la resistencia francesa, que cesó la noche del 10 al 11 al recibir la orden del almirante Darlan. De las tres áreas de desembarco, fue en la norte donde los americanos encontraron la resistencia más dura en los desembarcos en Marruecos.

Área central

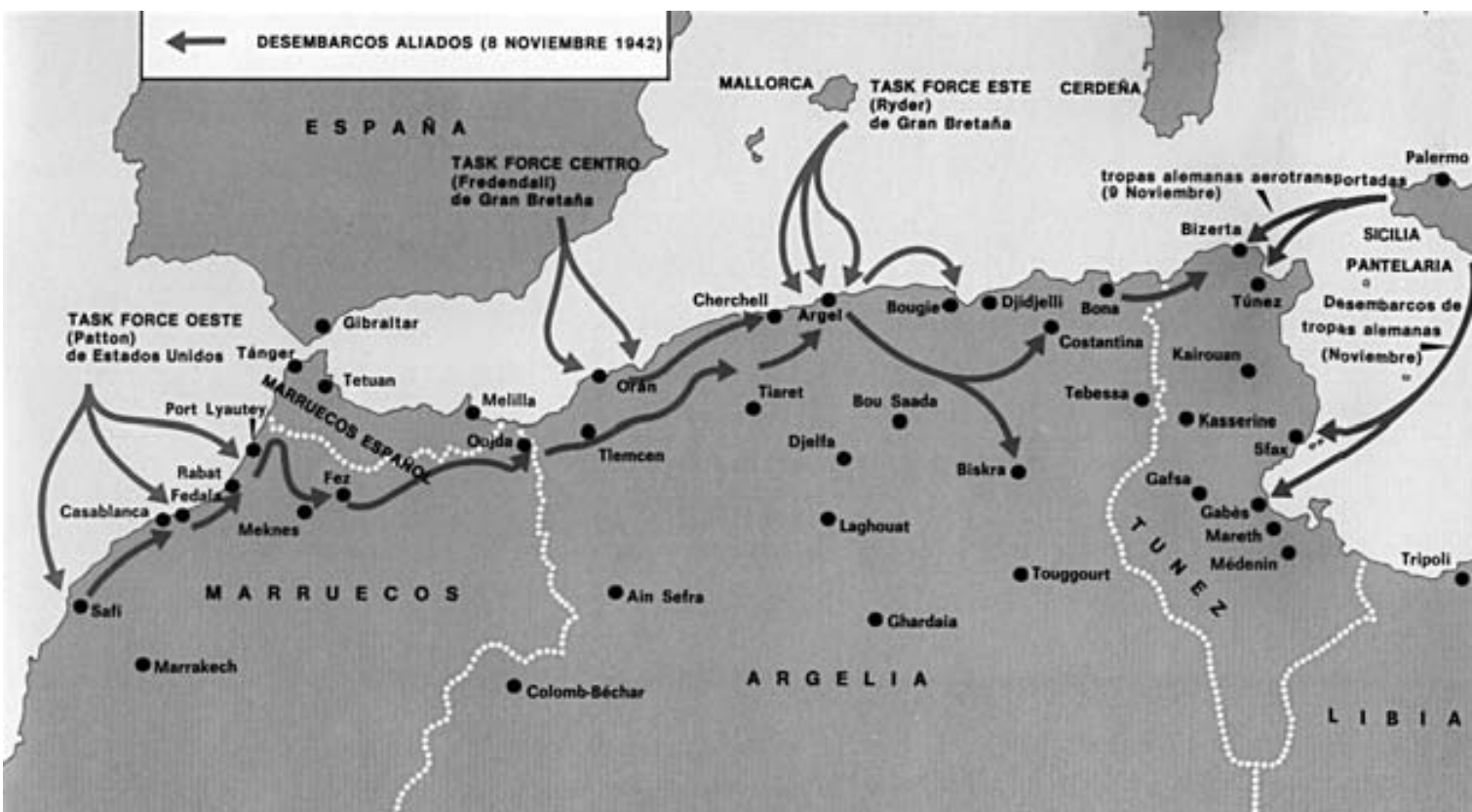
Los transportes arribaron la medianoche del 7 al 8 al punto de lanzamiento de las lanchas, pero el arriado y reunión se prolongó hasta poco después de las 0500. Aunque la noche se presentaba agradable y calma, la magnitud de las rompiertes que había preocupado al Primer Lord Naval cobró su precio: casi la mitad de las lanchas de desembarco empleadas en el asalto inicial naufragaron, mientras que otras perdieron el rumbo para arribar a costas rocosas, a varias millas de las playas previstas. Sin embargo la mayoría de las tropas se arregló para llegar al objetivo y en la primera hora habían sido desembarcados 3.500 hombres. Al despuntar el día entraron en acción las baterías costeras. Más tarde buques y aviones franceses colaboraron para atacar transportes, playas y lanchas de desembarco.

La fuerza de cobertura enfrentó en dos ocasiones durante la mañana al crucero *Primauguet* y siete destructores. Seis de éstos fueron hundidos o dejados fuera de combate e igual suerte corrió el crucero. Ocho submarinos zarparon para atacar la flota de invasión. Uno sólo retornó sin daños, dos llegaron a Dakar y otro a Cádiz; de los cuatro restantes, uno fue bombardeado y encalló, los otros tres desaparecieron. Aunque no causaron daño alguno a los buques, el acorazado *Massachusetts* y el crucero *Brooklyn* lograron eludir torpedos por escaso margen.

También durante la mañana, los aviones embarcados y la artillería naval atacaron las naves francesas que se encontraban en puerto. El acorazado *Jean Bart* fue dejado fuera de combate por las granadas de dieciséis pulgadas del *Massachusetts* mientras que naves mercantes y embarcaciones auxiliares fueron destruidas. No fue igualmente efectivo el fuego sobre las baterías costeras.

El acorazado *Jean Bart*, gemelo del *Richelieu*, en oportunidad de la invasión alemana en 1940 estaba en un 77% de su alistamiento en el Astillero del Loire & Penhoët, en Saint Nazaire. Para evitar que cayera en manos enemigas, en una operación que fue considerada una proeza, el 19 de junio fue llevado a Casablanca. Aunque limitado para operar por la circunstancia apuntada, su artillería de quince pulgadas estaba en condiciones de disparar. En la "Operación Torch" fue alcanzado por varios proyectiles del acorazado americano y sufrió el impacto de varias bombas. Después de la guerra fue llevado a Brest para ser terminado. Los trabajos se demoraron por la escasez de recursos y se llegó a considerar su cancelación, pero finalmente fue comisionado ante el clamor de la opinión pública. En noviembre de 1956 participó en la frustrada operación anglofrancesa en Suez. Retirado del servicio activo en 1961 fue posteriormente vendido a una firma japonesa para su desguace a partir de 1969.

Mientras tanto en las playas de Fedala las rompiertes seguían provocando dificultades serias para el desembarco de refuerzos y abastecimientos. El problema fue superado cuando a 1430 los americanos lograron apoderarse de su pequeño puerto. Al finalizar la jornada habían desembarcado 7.500 hombres y comenzó la descarga de materiales en el puerto. Se perdieron dos tercios de las lanchas de desembarco.



Para el día 10, los ataques aéreos habían eliminado la amenaza de los aviones franceses, provocando daños adicionales a los buques en el puerto. Las tropas rodearon Casablanca y esperaron el arribo de los tanques desde Safi para el ataque final, que no tuvo lugar porque llegó la orden del almirante Darlan de cesar la resistencia.

Desembarcos aliados en el N de África y reacción alemana.

Área sur

A 0430, el destructor *Bernadou* entró al puerto de Safi para pasar a estar sometido a intenso fuego. El *Cole* estuvo desorientado por un tiempo en la oscuridad, lo que le provocó una demora de cuarenta minutos para seguir luego al *Bernadou* juntamente con una ola de lanchas de desembarco. Apparently el fuego de las naves pesadas de apoyo neutralizaron las defensas y distrajo la atención de los defensores respecto del puerto, circunstancia que permitió la toma de las instalaciones con un mínimo de bajas.

Los desembarcos en las playas del sector sur se vieron demoradas hasta las 0930 como consecuencia de una explosión entre las lanchas. No encontraron resistencia y marcharon hacia la ciudad. En las playas al N del puerto no hubo problemas y la artillería naval fue eficiente en el silenciamiento de las baterías costeras. Como consecuencia, a 1430, Safi estaba en poder de los americanos.

El transporte *Lakehurst* entró a puerto poco después y procedió al desembarco de los Sherman. La descarga de los buques se prolongó hasta el 13, día que las naves vacías iniciaron su retorno a los EE.UU.

Safi fue tomada con una muy escasa pérdida de lanchas de desembarco y el costo de diez muertos y setenta y cinco heridos.

Desembarcos en el Mediterráneo

Las acciones en el Mediterráneo correspondientes a la "Operación Torch", con los desem-

barcos en Argel y Orán, fueron dadas a conocer en los Boletines del Centro Naval correspondientes a “Portaaviones en Acción”: *HMS Argus*, BCN N° 792; *HMS Furious*, BCN N° 795 y *HMS Formidable*, BCN N° 801.

Participación de los aviones del HMS *Victorious*

Con su gemelo el *HMS Formidable*, el *Victorious* formaba parte de la Fuerza H responsable de la cobertura de los desembarcos en el Mediterráneo.

De su dotación aérea:

- Los Martlet (Wildcat) de la escuadrilla 882 capturaron el aeródromo de Blida. El teniente B. H. C. Nation, líder de una patrulla, observó banderas blancas, y con la cobertura de otros aviones aterrizó para aceptar la rendición del comandante francés a 0830. Con un puñado de hombres mantuvo su precaria toma hasta el mediodía del 8 cuando el arribo de un “Commando” posibilitó la posesión con bases más firmes y permanentes.
El otro aeródromo de Argel, Maison Blanch, fue capturado por fuerzas terrestres estadounidenses, de manera que en la mañana del día 8 comenzaron a aterrizar aviones Hurricane procedentes de Gibraltar.
- Los 6 Fulmar de la escuadrilla 809, especialmente adiestrados para operar en coordinación con el ejército, volaron con los Seafire IIC en misiones de reconocimiento táctico.
- Martlet de la escuadrilla 882, con sus iguales del *Formidable*, interceptaron y abatieron bombarderos del Eje en su intento de atacar la Fuerza H y las naves surtas en los puertos.
- Albacore de ambos portaaviones, al comprobarse la ausencia de amenaza por parte de unidades de superficie italianas, fueron destinados a misiones de bombardeo de posiciones terrestres y a requerimiento dar apoyo a las tropas en tierra, mientras que otros siguieron con las patrullas antisubmarinas. Puntualmente, una de estas máquinas, el 21 de noviembre, hundió el *U 517* en el Atlántico mediante el lanzamiento de cargas de profundidad.

Se considera que el efectivo bombardeo en picada de los fuertes fue uno de los factores contribuyentes al temprano desenlace en Argel, cuya resistencia terminó a las 19 del día 8.

El almirante Darlan

La resistencia final francesa contra los aliados cesó cuando el 10 de noviembre el almirante Darlan convino con el general americano Mark Clark un cese general del fuego en toda África del Norte al tiempo que “en nombre del mariscal” (Petain) asumió la completa autoridad en esos territorios y ordenó a todos los oficiales permanecer en funciones.

El almirante Darlan había finalizado un viaje de inspección en el norte de África y retornado a Francia cuando su hijo sufrió un ataque de parálisis infantil y fue internado en un hospital de Argel. Ante la gravedad del caso el almirante había regresado por vía aérea el 5 de noviembre, de manera que aparentemente por una razón fortuita se encontraba en el escenario de los acontecimientos al iniciarse la “Operación Torch” y pasado a ser, ante la contingencia, cabeza del dominio político y militar y, al decir de Churchill, “amo de todas las fidelidades de los franceses de Vichy”. Inicialmente adoptó una posición negativa ante los desembarcos: se mantuvo en contacto con la metrópoli e incluso al conocer el ofrecimiento de ayuda alemana sugirió el ataque a los transportes aliados con aviones con base en Sicilia y Cerdeña. Con la rendición puntual de Argel, según sus órdenes, Darlan había pasado a ser virtual prisionero de los estadounidenses.

Jean Louis Xavier Darlan, conocido por su aversión a los británicos, era comandante en jefe de la Armada Francesa, al iniciarse la Segunda Guerra Mundial. Por su capacidad profesional gozaba de gran prestigio en su fuerza. En 1940, después de la rendición, pasó a formar parte del gobierno del mariscal Petain, con sede en Vichy, al tiempo que retenía el control sobre la marina nacional.

Poco antes de la invasión, el presidente Roosevelt había enviado una carta personal al mariscal Petain para informarle de los desembarcos. El mariscal francés declaró que sus fuerzas resistirían pero por cuerda

separada y al devenir de los acontecimientos, mediante un mensaje secreto utilizando un código naval, le había dado a Darlan mano libre para negociar con los aliados.

Fin del apoyo aeronaval embarcado

La rapidez del avance de las fuerzas terrestres significó que el apoyo a las mismas por parte de la aviación embarcada se viera apreciablemente disminuida a partir del día 9. En cambio, tal como se indicara, hicieron su aparición aviones alemanes e italianos que atacaron la Fuerza H y naves en los puertos.

Los portaaviones escolta que habían participado en la operación dieron protección a los convoyes de regreso a Gran Bretaña. En circunstancias que escoltaba al MKF1, el 15 de noviembre, al W de Gibraltar, el submarino *U551* alcanzó al *Avenger* con un único torpedo que produjo su voladura, con la pérdida de casi toda su dotación, de la cual fueron rescatados diecisiete sobrevivientes. Se atribuyó la magnitud del daño al hecho que el *Avenger* no había sido sometido a las modificaciones que los británicos aplicaron a los portaaviones de ese tipo construidos en los EE.UU. BCN N° 790.



Con el puerto asegurado, tropas americanas desembarcan de un transporte en Casablanca.

Desplazamientos aliados hacia Túnez

Fueron de inmediato llevados a cabo, aunque con escasez de medios, en el convencimiento que era necesario asegurar la posesión de Túnez para evitar que los germanos se establecieran en fuerza allí y de esa manera afectar la concreción del objetivo pero los germanos se mostrarían rápidos y eficientes

Recuérdese que en las consideraciones iniciales de los posibles puntos de desembarco en la "Operación Torch", tanto Eisenhower como Cunningham y hasta el propio Churchill habían insistido en un ataque en Bone, que no pudo ser concretado ante la carencia de medios, cuando se decidió asignar prioridad al desembarco en Marruecos, en el extremo occidental de los territorios franceses en el N de África.

La misión de asegurar Túnez le fue asignada al general Kenneth Anderson, comandante del 1er. Ejército británico, aunque las tropas asignadas se reducían a dos brigadas de infantería y dos "Commandos".

- El 11 de noviembre la 36ª Brigada desembarcó en Bougie, 160 km al E de Argel. Durante la tarde los transportes fueron atacados por la Luftwaffe, que destruyó dos de ellos. El día siguiente otros dos buques fueron hundidos por los aviones germanos, obligando a las naves remanentes a regresar a Argel sin haber completado la descarga.
- Bone, a algo menos de 200 km al E de Argel y a 75 km de la frontera con Túnez, fue ocupada el 12 de noviembre mediante una operación anfibia llevada a cabo por "6 Commando" y paracaidistas del 3er. Batallón.
- Una pequeña unidad móvil de la 11ª Brigada que el 11 de noviembre había iniciado su desplazamiento por vía terrestre desde Argel, cuatro días más tarde cruzó la frontera con Túnez y alcanzó Tabarka sobre el mar.
- El 15 de noviembre un batallón de la 36ª Brigada inició su desplazamiento por vía terrestre desde Argel, al tiempo que el 509º Batallón de Paracaidistas de los EE.UU. se lanzaba sobre Youks les Bains 150 km al S de Bone.
- La siguiente jornada, Souk el Arba, en territorio tunecino, fue capturada por el 1er. Batallón de Paracaidistas, que aseguraron la posesión de un aeródromo cercano para desplazarse luego hacia el NE a Sidi Nisir donde establecieron contacto con tropas francesas que estaban apostadas para impedir, mediante obstáculos en los caminos, un posible avance de los alemanes hacia Argelia.

La escasez de abastecimientos y la disponibilidad de sólo una precaria línea férrea desde Argel, a las que se agregaron copiosas lluvias que dejaron intransitables los caminos, obligaron al general Anderson a demorar futuros avances. En cambio, en el área dominada por los germanos, las carreteras estaban pavimentadas, circunstancia que facilitaba sus desplazamientos como también el constante fluir de hombres, armas y sostén logístico.

Reacciones alemanas

- El 9 de noviembre, aviones con paracaidistas aterrizaron en el aeropuerto de El Aquina cerca de Túnez. El manto de legalidad fue materializado con la autorización del primer ministro francés Pierre Laval.
- El mismo día 11 de noviembre, cuando se firmó un armisticio entre franceses y aliados en el N de África, los alemanes iniciaron la ocupación total de Francia. Simultáneamente, al mariscal Kesselring le fue asignada la responsabilidad total de las operaciones en Túnez.
- Inicialmente la Base Naval de Tolón quedó excluida de tal medida pero el 27 de ese mes se advirtió un cambio en sus intenciones, y para evitar que las naves allí apostadas cayeran en manos germanas, el almirante Laborde dio la orden de hundirlas. De esa manera terminaron sus días dos acorazados, un crucero de batalla, 7 cruceros, 29 destructores, dos submarinos y otras naves menores. Cuatro sumergibles pudieron escapar para unirse a los aliados. Así los marinos galos dieron cumplimiento a la palabra empeñada a los británicos después de la rendición en 1940, cuando aseguraron que sus naves no caerían en poder del Eje.
- Los comandantes franceses en Túnez habían intentado mantenerse al margen, tratando de negar el uso de facilidades a ambos bandos, para lo cual, entre las medidas que adoptaron, una fue la de bloquear los principales puertos. El 12 de noviembre después de desbloquear la base naval de Bizerta, alemanes e italianos comenzaron a desembarcar tropas y medios enviados por vía marítima. Tres días más tarde quedaron habilitadas las facilidades portuarias de Túnez.
- El general Walter Nehring arribó el 14 de noviembre para hacerse cargo de las fuerzas terrestres del Eje en Túnez, que inicialmente fueron denominadas Cuerpo XC. Cuatro días más tarde conminó al comandante francés a retirar todos los obstáculos que impedían a los alemanes avanzar hacia el W. De esta manera, los galos, al oponerse, pasaron a estar involucrados en las acciones, pero su capacidad no les permitía enfrentar a los germanos.

Con el constante refuerzo de las tropas del Eje en Túnez, a las que se agregarían las comandadas por el mariscal Rommel, en retirada desde El Alamein, las operaciones en Túnez se prolongarían hasta el 11 de mayo de 1943, cuando cesó la resistencia ítalo-germana con la toma de 240.000 prisioneros.

Reconocimiento

El 28 de noviembre de 1942, el primer ministro Winston Churchill envió una nota al ministro de Transporte de Guerra, Lord Leathers: "Hágame usted el favor de transmitir a todos los miembros de su ministerio que han contribuido al buen éxito de 'Torch' mis cálidas felicitaciones y agradecimiento por el papel desempeñado en la preparación y desplazamiento de esa gran armada. Mucho se debió a su habilidad, actividad y secreto y participan del honor de una gran hazaña".

En general y en particular para el común de las gentes, tareas fundamentales para una operación como la que dio lugar al reconocimiento del Primer Ministro pasan en general desapercibidas en comparación con las acciones de los distintos componentes en el teatro de operaciones.



Británicos liberados

Como corolario de la “Operación Torch” cabe dar a conocer un aspecto deliberadamente ocultado y por consiguiente ignorado, dentro de los muchos que ocurrieron durante el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, reservado por años en beneficio de intereses superiores en la conducción del conflicto

El éxito de la “Operación Torch” significó la liberación de militares británicos, internados por los franceses, en condiciones degradantes, peores que las que hubieran sufrido como prisioneros de los alemanes. La congénita animadversión, probablemente nacida de sucesivos conflictos desde la Edad Media, se mostró con virulencia por parte de algunos detestados personajes de cuyos inauditos procederes, en la mayoría de los casos, se tendió un manto obligatorio de olvido en beneficio de futuras operaciones en una guerra que estaba lejos de estar definida y a casi tres años de terminar.

Los primeros en ser internados fueron soldados británicos que en junio de 1940, imposibilitados de regresar en las evacuaciones del N de Francia, terminaron en Marsella, cruzaron a Argelia con la esperanza de ser repatriados pero los ex aliados los retuvieron. El número se fue incrementando con las tripulaciones de aviones averiados. Un numeroso contingente provino del destructor *Havock*, que después de sufrir daños, al emprender el regreso a Gibraltar encalló en la costa tunecina el 6 de abril de 1942, y otro de una parte de la tripulación del crucero *Manchester* torpedeado el 13 de julio.

Entre los rescatados de los vejámenes y espantosas condiciones impuestas por los franceses figuraba un aviador naval, náufrago del hundido *Courageous* (BCN N° 795) a poco de comenzar la guerra; veterano del ataque a Tarento y superviviente del ataque aéreo sobre el portaaviones *Illustrious* (BCN N° 798). Después de esos eventos, el teniente Charles Lamb, un personaje novelesco, que como marino mercante había aprendido a boxear

Bombarderos Dauntless
y cazas Wildcat
en la cubierta del
portaaviones *Sangamon*.

en la Misión para Marineros en Buenos Aires, bajo la dirección del “padre boxeador” Canon Brady, quien lo convenció de que peleara para beneficio de esa institución, había prestado servicios en el N de África para pasar a Creta y luego a territorio continental griego.

La escuadrilla de Swordfish fue destinada al Valle de Paramythic, un aeródromo secreto en las montañas albanesas en pleno territorio enemigo, desde el cual operaban también dos escuadrillas de bombarderos de la RAF. Desde allí atacaron la navegación y los puertos, adoptando especiales recaudos para evitar que su base fuera localizada, la que finalmente debieron evacuar el 17 de abril de 1941, con los aviones en malas condiciones por falta de mantenimiento. Dos días más tarde los Swordfish estaban en el aeródromo de Eleusis en las cercanías de Atenas, antes de emprender vuelo a Creta y el N de África ante el avance alemán.

Los oficiales, estaban alojados en un hangar y ese mediodía con copas en las manos se aprestaban a almorzar. “La carne enlatada estaba distribuida sobre rodajas de pan y dispuesta en platos en un prolijo círculo de cajones”; poco antes había tenido lugar un ataque de Stukas tres de los cuales fueron derribados. El piloto de uno de ellos fue capturado por los Australianos que lo arrojaron en interior del hangar para que los aviadores navales se hicieran cargo, hasta que llegara una escolta para llevárselo. El alemán tenía un aspecto deplorable como consecuencia del trato rudo de los “Aussies”. “Era un muchacho de aspecto agradable con cabello rubio y una linda cara, que expresaba sorpresa al encontrarse con un grupo de oficiales navales”. Fue invitado con un copa de gin, gesto que agradeció con un gracias y una reverencia, para agregar: “Los oficiales navales británicos son caballeros, pero los Australianos no lo son”. Al ser interrogado al respecto dijo que le habían pateado el trasero, arrancados sus botones e insignias y robado su Cruz de Hierro. Cuando se le preguntó en qué acción había ganado esa condecoración, contestó: “por bombardear el portaaviones *Illustrious*, frente a Malta en enero”. Los oficiales británicos estallaron en carcajadas, actitud que desconcertó e incluso ofendió al prisionero, al que le fue explicado que la mayoría de ellos estaba a bordo. El alemán no podía comprender que le ofrecieran otra copa y hasta pareció dudar que estuviese envenenada ante la actitud de esos locos británicos que brindaban con quien los había atacado. Hasta la llegada de la patrulla intercambiaron informaciones y sensaciones de aquella acción aeronaval.

Finalmente, la participación en la campaña griega terminó con el traslado a Creta y el desplazamiento a Dekheila en Egipto. Posteriormente Lamb fue destinado a Malta, adonde se trasladó en el destructor *Ilex*, con la misión para los Swordfish de afectar el tráfico marítimo que abastecía a Rommel según orden tajante del almirante Denis Boyd: “¡Hundan las naves de Rommel!”. En agosto fueron destruidas 100.000 toneladas en navegación y en puerto, con la ayuda del radar ASV, recientemente instalado, y confiable información de inteligencia.

Una misión secreta a Túnez terminaría con Lamb y su observador en manos de los franceses.

El 28 de agosto, a requerimiento del vicemariscal de la RAF en Malta, Charles Lamb con el subteniente J. M. Robertson de la Reserva Naval Voluntaria, como navegante y observador, trajeron de Túnez un par de agentes a punto de ser capturados.

Para el cumplimiento de las misiones secretas, Lamb fue instruido en Malta en un sistema de claves que debió memorizar para el caso que debiera comunicarse si se presentara la situación de no poder retornar. De acuerdo con el relato consultado, el sistema consistía en textos de cartas de contenido aparentemente inocente pero que incluirían valiosa información.

El 17 de septiembre, otra misión, prevista por un mayor del Ejército, para llevar una figura relevante, terminó mal. Debían aterrizar en lo que fueron informados se trataba de una salina cerca de Soussa cuando en realidad era un lago de nauseabundo fango salado con la consecuencia que el Swordfish capotó. Después de trasladar a tierra el pasajero, incendiaron el avión.

Un grupo de árabes trató con gran respeto al pasajero que se alejó, pero retuvieron a los tripulantes para cobrar la recompensa de mil francos establecida por los franceses por la captura de británicos vivos y que, según algunas versiones, más adelante se duplicó si los traían muertos. Directiva que tenía sus limitaciones por la presencia e intervención de personal diplomático de los EE.UU. Los interrogatorios franceses de llevaron a cabo inicialmente en Soussa para luego ser llevados a Argel. Allí, mientras se terminaba la construcción de un campo de concentración en el oasis de Laghouat, en pleno desierto, los internados británicos, en realidad prisioneros, estaban alojados en Aumale, un pueblo a unas sesenta millas de Argel.



Un bombardero Douglas SBD-3 Dauntless anaviza en el portaaviones *Ranger*.

En Aumale, unos sesenta oficiales y soldados de los tres servicios fueron alojados en la planta alta de un manicomio para mujeres árabes. Las únicas instalaciones sanitarias para los internados eran tres agujeros sobre otros tantos tambores de metal que se vaciaban una vez por semana, aunque por sufrir disentería deberían haberse vaciado a diario. La comida era dejada en una batea en la parte superior de la escalera. “Cuando nos traían esta comida para cerdos, los árabes que la portaban estaban siempre acompañados por un oficial de servicio y se hacía presente el comandante, un individuo sádico que gozaba con ver a los hombres disputarse la repugnante comida. Aquellos que llevaban más tiempo encerrados, habían estado obligados por las circunstancias a comerla, y estaban tan hambrientos que a menudo se producía alrededor de la batea una poco digna pelea por su contenido. Contemplando esta patética situación el comandante francés hacía siempre el mismo comentario. Con una expresión de disgusto se volvía al oficial de servicio y decía: ‘**Les Anglais! Comme les cochons!**’ (‘¡Los ingleses! Como los cerdos!’).”

Antes de la llegada de Lamb y Robertson, el comandante había condenado a la totalidad de los internos, oficiales y soldados sin distinción, a un período de confinamiento en una única celda, todos encerrados juntos, tan hacinados, que tenían que permanecer de pie o sentarse por turnos. Sin instalaciones sanitarias ni posibilidades de ejercicios.

Los internos tenían un crédito mensual de mil francos pagado a los franceses en esa moneda por el cónsul americano en Argel.

“Sin esa asignación mensual hubiera habido más muertos por inanición que los que hubo; la mayoría sobrevivió por la comida que pudimos comprar en el mercado negro... ropas y calzado eran cosas que no podíamos comprar, porque no las había y los internos tenían que arreglarse con la ropa que llevaban cuando fueron capturados... éramos un grupo de individuos andrajosos muchos de los cuales teníamos que andar descalzos” [...] “Las paredes hervían de chinches y cucarachas.”

Ha dicho Lamb: “A nuestro arribo estábamos tan agotados que dormimos por una semana, salvo los intervalos para el pase de lista o cuando algún alma caritativa nos entregaba unas sardinas. Entre los primeros que vimos estaban Cooper y Davies, los pilotos de un Hudson de la RAF que fuera derribado por error por un Fulmar del *Illustrious*. Por lo que atribuían la desgracia de encontrarse allí a los ‘chambones’ del ‘Arma Aérea de la Flota’.”

Para el traslado a Laghouat, un oasis en el desierto, fueron llevados en tren hasta Djelfa, una localidad en punta de rieles, y desde allí aún más hacia el S, en camiones por 120 km para llegar a destino, de manera que cualquier intento de fuga era imposible y así lo hizo notar un teniente Martín, advirtiéndoles que tendrían que caminar 150 km en el desierto antes de encontrar agua, con la certeza de ser capturados al ser identificados como personas extrañas al lugar.

“Le Camp des Internées Britannique, probablemente haya sido el único campo de prisioneros del cual nadie pudo escapar y los que lo hicieron perecieron en el intento.”

En diciembre de 1941, Lamb recibió un telegrama de la esposa informándole que le había sido otorgada la Cruz de Servicios Distinguidos, y en enero de 1942, otro con la noticia que además le había sido concedida la Orden de Servicios Distinguidos.

Las condecoraciones despertaron las suspicacias de los franceses en la creencia que se debían en operaciones secretas en su territorio, por lo que el teniente británico, al no responder acerca del motivo de las mismas, fue puesto en confinamiento solitario por quince días por cada una de ellas. Previamente había sufrido igual pena durante setenta días por haber golpeado a un oficial francés, antes de ser trasladado a Aumale, que había insultado a su país y a él en lo personal.

Las distinciones le habían sido otorgadas por su actuación desde el aeródromo secreto en Albania y por una acción nocturna desde Malta sobre naves del Eje.

Seguían llegando británicos al campo de Laghouat, la mayoría de ellos dotaciones de la RAF que después de amerizar habían sufrido grandes privaciones antes de ser rescatadas. Una excepción en las condiciones en que arribaban los nuevos internos estuvo dada por dos tenientes de la Reserva Naval Voluntaria y las tripulaciones de dos lanchas torpederas que tenían con ellos gran parte de sus pertenencias, además de ropa, libros, gramófono, discos, estos últimos un regalo del cielo para el bienestar anímico de los prisioneros. Para el teniente Lamb, en particular, significó contar con vestuario cedido por uno de los comandantes de las torpederas que le permitió abandonar en parte su aspecto andrajoso.

Una de las lanchas, al mando del teniente Strang, había entrado a Argel solicitando permiso por 24 horas para efectuar reparaciones, de acuerdo a convenciones internacionales para la permanencia de una nave beligerante en puerto neutral. Los franceses de Vichy hicieron caso omiso a esas regulaciones y procedieron a la internación.

El carácter de internados les daba como beneficio la posibilidad de enviar tantos telegramas o cartas como pudieran pagar. Las últimas demoraban unas pocas semanas en llegar a Gran Bretaña y por este medio se informaba de las novedades apelando a la clave que Lamb había aprendido en Malta.

“La clave que me habían enseñado en Malta resultaba invaluable en Laghouat. Era muy complicada y las cartas resultaban difíciles de componer, de manera que me tomaban días. En lo principal consistían en instrucciones a mi ‘corredor de bolsa’ en Londres para que comprara y vendiera acciones inexistentes. En agosto, cuando me enseñaban sus complejidades, me habían pedido que proporcionara el nombre y la dirección de alguien en que pudiera confiarse para que entregara mis cartas a la War Office, sin abrirlas y sin hacer preguntas. Designé a Mr A. P Maggs, un amigo íntimo, mucho mayor que yo, cuya familia poseía una importante librería en Conduit Street [...] recibió la visita de un oficial del Ejército que lo interiorizó del tema y gustoso se prestó a colaborar.”

Las agresiones de los carceleros adquirían distintos matices destinados a perturbar a los internos e incluso afectarlos anímicamente. Se suspendió la ducha semanal con el pretexto que gastaban agua, aunque previamente solían cortarla cuando los prisioneros estaban enjabonados. Los paquetes que se enviaban del exterior, vía la Cruz Roja, con alimentos y otros elementos eran dejados al sol por varios días más allá de las alambradas y cuando eran entregados los envases eran atravesados con bayonetas por los soldados indígenas. Similar procedimiento afectaba al correo cuando las sacas eran dejadas abandonadas por días en igual manera que los paquetes de la Cruz Roja.

El jefe de los Espahis, el comandante Jeunechamp, era la oveja blanca de los oficiales franceses, en su mayoría no sólo fieles al gobierno de Vichy sino que también mostraban abierta simpatía con los alemanes e Hitler. En una ocasión cuando los internos, haciendo caso omiso de una orden terminante del jefe del campo, entonaban cantos sagrados un domingo por la mañana y cuando los soldados árabes se aprestaban a emplear las armas, Jeunechamp “entró por la puerta principal en su immaculado uniforme [...] se unió a los cánticos y los árabes no pudieron abrir fuego”. Sus actitudes racionales respecto a los británicos le valían ser segregado por el resto de sus colegas.

El 11 de abril, el día que el teniente Lamb cumplía 28 años, coincidió con el arribo de la dotación del destructor *Havock*. Cuatro meses más tarde llegó la dotación del crucero *Manchester*.

“De un día para otro el número de prisioneros se incrementó a más de mil y a partir de entonces cada dormitorio albergó a cien de ellos en alojamientos previstos para 25 soldados árabes. Las condiciones en el campo se convirtieron en tan apabullantes y tan insalubres que se hicieron peligrosas.”

En ese mismo mes de agosto llegaron 500 pares de botas del ejército que Lamb había pedido unos meses antes mediante una de sus cartas en clave. Disponer de calzado levantó la moral de los internos que ya no tenían que andar descalzos y además les permitió adoptar una apariencia marcial en formaciones y marchas.

Finalmente llegó el gran día; de alguna manera los británicos disponían de una radio y por medio de ella tomaron conocimiento de los desembarcos en el N de África y el posterior cese de la lucha. Sus carceleros franceses ignoraban lo que sucedía pues las comunicaciones con Argel estaban cortadas y se sorprendieron cuando los cautivos prorrumpieron en expresiones de júbilo. Ante la novedad, el comandante francés propuso a los británicos entregarles armas para protegerse y protegerlos de los soldados árabes que podrían asesinarlos. Los prisioneros rechazaron la oferta y hasta su partida del campo, algunos de ellos adoptaron actitudes amenazantes con gestos siniestros con el fin de atemorizar a algunos de los ahora sorprendidos y abatidos franceses.



27 de noviembre de 1942. Los franceses destruyen y hunden sus buques en Tolón.

“Cuando los camiones se pusieron en marcha, el movimiento me produjo un leve mareo y miré sorprendido a Cooper y Davies quienes parecían estar experimentando la misma sensación. No habíamos estado en un vehículo en movimiento desde hacía casi una año.”

Trasbordados a un tren, llegaron a Argel y por calles laterales conducidos al transporte de tropas *Keren* cuyo comandante había recibido la orden de abandonar el puerto y fondear en la rada, evidentemente para evitar el contacto de estos peculiares ex prisioneros de aspecto terrible con el mundo exterior, antes de ser prevenidos de mantener reserva sobre las condiciones sufridas en manos de los franceses.

Uno de los antiguos internos en Aumale huyó a nado del *Keren*, juramentado de ejecutar al sádico comandante de ese campo. Logró su propósito y escapó a una sanción porque simultáneamente se produjo el asesinato del almirante Darlan, y como consecuencia de la conmoción provocada, el autor de esa justicia por propia mano pudo retornar a Inglaterra.

“En el muelle vi a un oficial naval muy pulcramente vestido que caminaba en nuestra dirección... que resultó ser Alfie Sutton, el observador principal de la escuadrilla 815 a quien había visto por última vez en Grecia. Al gritarle ¡Alfie!, un sorprendido capitán de corbeta A. W. F. Sutton, Cruz de Servicios Distinguidos con dos barras, se detuvo para decir ¡Santo dios! Además de la sorpresa de verme, supongo que quedó atónito ante nuestra horrible apariencia...”

Después que Lamb le dijera de su futuro inmediato, Sutton prometió enviar una lancha

una vez que el *Keren* hubiese fondeado, para almorzar a bordo del *Beuello*, que era la nave del estado mayor del comandante en jefe.

“Mi primera comida después de tanto tiempo fue una experiencia inolvidable. En mis harapos color caqui me sentí avergonzado pero Sutton me presentó a todos en la cámara de oficiales como si yo fuese un huésped de honor. El mantel de la mesa era tan blanco, brillaban la platería y las copas y también el pan era blanco, había agua para beber y comida de verdad. Después de una copa de gin, hice un penoso descubrimiento, que todos los prisioneros liberados después de mucho tiempo experimentan, de que mi estómago se había encogido y que no podía comer. Dos bocados y me sentí descompuesto...”

Ante el ofrecimiento de hacerse cargo casi de inmediato de una escuadrilla operativa, la respuesta de Lamb fue la que era de esperar: “No he visto a mi esposa en dos años y tres meses; no he piloteado un avión en un año y medio y casi me descompuse cuando viajé en un lento camión. Peso menos de 56 kilos, estoy lleno de forúnculos y no puedo comer. ¡Además, no he tenido licencia desde diciembre de 1939! ¡Voy camino a mi casa y nadie va a detenerme!”.

Pero el regreso a casa podía demorarse para un hombre ansioso. El *Keren* era un viejo vapor de línea, con una velocidad de 10 nudos, que navegaría rumbo a Gran Bretaña en un convoy zigzagueante, amenazado por submarinos, por lo que el arribo a destino podía demorarse por semanas. Sutton le sugirió que al llegar al Gibraltar se presentara al almirante Lyster a bordo del *Victorious*, por si algún buque de guerra zarpaba hacia Inglaterra.

“El oficial de guardia del portaaviones *Victorious* tenía todo el derecho a mirarme con recelo cuando entré en la cámara de oficiales con sandalias y descoloridos pantalones caqui.” Lamb decidió bajar la puntería y en lugar de pedir ver al almirante solicitó hacerlo con el comandante de vuelo, el capitán de fragata Figuis Price.

“Cuando el comandante de vuelo apareció [...] fue la simpatía encarnada. Todos los mayores de 25 años lo sabían todo sobre los demás de la aviación naval, y él insistió en llevarme directamente a ver el almirante, pese a mi desaliñada apariencia.”

“El almirante Lyster me saludó como un hijo pródigo. El *Victorious* zarpaba esa noche [...] y me ofreció llevarme a casa. Pregunté si estaba dispuesto a ofrecer pasaje a los dos pilotos del Hudson de la RAF que habían sido derribados por un avión del *Illustrious*.” “Por supuesto, es lo menos que podemos hacer, y les daremos una maravillosa travesía a casa.” Se dirigió al comandante de vuelo: “Me gustaría que haya una comisión de recepción aguardando para que se ocupe de ellos, y por favor, trasmita a la tripulación del buque, por el sistema de altavoces, de su presencia a bordo y toda la historia”.

Al llegar a destino, el almirante llamó a Lamb para informarle de un mensaje recibido del Quinto Lord Naval (Aviación), almirante Denis Boyd: “Cuando dentro de unos días arribe el *Keren* tenemos que enviar a todos los ex prisioneros a Portsmouth, para un completo examen médico, y para escuchar al Primer Ministro en persona. No se les permitirá circular entre el público hasta que esto haya sido hecho, por su propio interés y por el interés de la guerra en Noráfrica”. El teniente Lamb fue eximido de ir a Portsmouth y en Londres debía presentarse al Quinto Lord Naval. “Debo advertirle que no tiene que hablar con nadie, incluida su esposa, acerca de sus experiencias en prisión o sus otras actividades en Noráfrica hasta que haya visto al almirante Boyd... Le harán un examen médico completo en Queen’s Anne Mansion’s en St James Park... y después que haya hecho todo eso, quiero que vaya al Hotel Park Lane, en Picadilly, y reserve una habitación doble para usted y su esposa para la noche del 5 de diciembre. Si yo fuera usted la reservaría por dos noches [...] yo me alojaré allí el día 5 y deseo conocer a su esposa”.

Un sorprendido teniente Lamb aclaró que no sabía si su esposa podría estar presente por cuanto estaba encargada de distribuir comida a todos los trabajadores de dos o tres fábricas que hacían aros de pistón en Wellworthy. El almirante respondió que ella ya estaba enterada. “Ha sido invitada al Palacio de Buckingham, la mañana del día seis. El almirante Boyd y yo asistiremos a la investidura y se han tomado las medidas para que asista usted también.”

En su libro el teniente Lamb ha expresado: “Esos dos almirantes constantemente estaban dándonos sorpresas con sus mágicos toques de humanidad. Poco después, sin que el padre estuviese enterado una de las hijas del almirante Lyster se unió al Servicio Femenino de la Armada Real, y él se la encontró cara a cara en una inspección. La miró de arriba abajo y dijo: ¡Oh, sí, yo conozco a su madre, jovencita!”.

Las sorpresas del teniente no habían terminado; ya en Londres, el almirante Denis Boyd lo llevó a las oficinas del Almirantazgo en Whitehall para una entrevista con Winston Churchill.

Después de estrecharle la mano y con el estilo verbal que lo caracterizaba dijo: “¡Habitualmente no pierdo tiempo discutiendo con tenientes! Pero quiero saber dos o tres cosas acerca del país que usted acaba de dejar y de las condiciones de su prisión”.

Después de algunas preguntas sobre los franceses de Vichy, le requirió decirle exactamente y en pocas palabras cómo eran esas condiciones.

El teniente Lamb respondió lo que ya ha sido expuesto: “Las condiciones eran espantosas. La comida insuficiente para sostener adecuadamente la vida; las instalaciones sanitarias para más de un millar de hombres blancos hubieran sido insuficientes para el puñado de árabes para las que habían sido diseñadas...”. Finalmente: que “los franceses de Vichy habían despertado mucho odio”.

El Primer Ministro le expresó: “No voy a pedirle a usted ni a sus compañeros que digan mentiras y haremos todo lo posible para castigar a los culpables, pero voy a pedirles a todos que se contengan en lo que digan. La batalla en África del Norte está en pleno desarrollo y sus resultados peligrarían si nos ganamos el antagonismo del pueblo de habla francesa. Debemos persuadirlos que se pongan de nuestro lado, no en contra de nosotros, a fin de que no se pierdan centenares de vidas. La marcha de la batalla es más importante que las represalias... ¿Usted cree que los franceses de Vichy se pasarán al bando aliado, joven?”. Lamb respondió: “Prepararán al vagón de cola, señor. Si nosotros estamos ganando se pondrán de nuestra parte”.

Como cierre de la reunión, Churchill le dijo: “Su propia historia jamás debe ser contada, ¿comprendió? No por muchos años. Usted se desempeñó bien y yo lo felicito, pero lo mismo que esta reunión conmigo, debe olvidar que sucedió”.

Transcurrirían 35 años antes que Charles Lamb diera a conocer sus experiencias en el libro Stringbag. ■



Hundimiento de naves francesas en Tolón. El destrozado puente del acorazado *Strasbourg* y una nave de apoyo de hidroaviones en pronunciada escora. Foto tomada en 1944.