



Por L. SAENZ DE PAZOS

"Considero a Malta un importantísimo baluarte exterior de la India. Creo que nos dará una gran influencia en Oriente, y sobre todo en el Sur de Italia. Con esta mira, creo que nunca debemos desprendernos de la isla. Malta, amigo mío, está en mis pensamientos cuando duermo y cuando velo..."

NELSON.

Malta es la principal de las islas que integran el archipiélago maltés, situado a 35° 55' de latitud Norte y 14° 30' de longitud Este, o sea, en un punto central y estratégico del Mediterráneo. Su superficie es de unos 250 kilómetros cuadrados, y la población total no llega al cuarto de millón, estando su sexta parte concentrada en La Valetta, su capital. Es de caliza terciaria con vetas de arenisca cristalina y verde...; no sigamos más. Esto lo podemos leer en cualquier tratado de Geografía, y en realidad, este trabajo no está orientado en ese sentido.

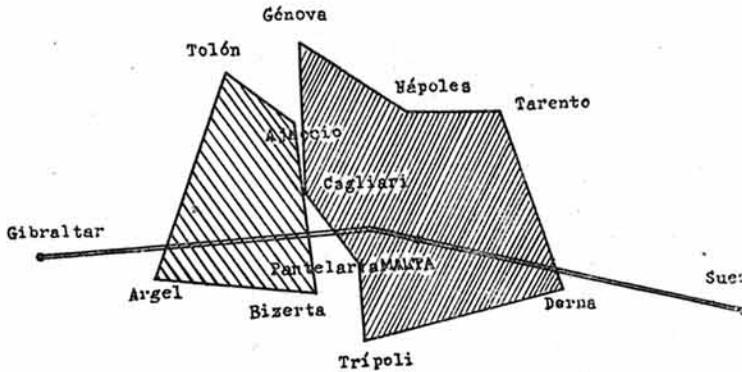
Cuando en 1800 los ingleses ocuparon Malta, no podían ni remotamente imaginarse que lo que añadían a su ya extenso Imperio era un futuro portaviones. Lo sería en el siglo XX. Si Malta jugó importante papel en la historia mediterránea, no lo iba a jugar menor en un porvenir no muy lejano; una vez más iba a estar íntimamente ligada a las hazañas que desde hace cientos de años tienen como fondo el bellísimo, aunque guerrero, escenario del *Mare Nostrum*.

Al comienzo de lo que después se denominará Segunda Guerra Mundial, en el año 1939, sólo había en guerra en el Mediterráneo dos potencias, y

ambas aliadas: Inglaterra y Francia. Sus intereses se cruzaban en tiempo de paz, pero no eran obstáculo para el desarrollo de sus actividades bélicas. Inglaterra utilizaba el Mediterráneo como siempre: como camino, mejor dicho, como atajo en la ruta imperial hacia la India. Su línea de posiciones Gibraltar, Malta, Suez—eje inglés—no presentía ninguna amenaza ni a sus flancos ni en todo su trayecto, y permitía una comunicación directa y efectiva con las posesiones de ultramar. Las comunicaciones de Francia con sus posesiones norteafricanas, el paso a través del Estrecho de Gibraltar hacia otras y por Suez hacia las restantes, no eran tampoco interrumpidas ni amenazadas por nada.

El Mediterráneo, en la época que va de la declaración de guerra hasta junio de 1940, no tenía, para ingleses y franceses, otra preocupación que la de simple vigilancia—con la consiguiente diversión de fuerzas—ante una futura intervención de Italia, que hasta el momento se mantenía a la expectativa.

Los convoyes que iban a Inglaterra procedentes del Mediterráneo no tenían peligro más que al salir a mar abierto; peligro que consistía en que los



Situación en 10 de junio de 1940. Se puede ver la situación de Malta y del eje inglés con relación a las zonas francesa e italiana.

submarinos y aviones alemanes les atacasen, ya que alrededor de la isla ejercían el papel de perros de presa, dispuestos a lanzarse sobre el primer barco que divisasen.

En el mes de mayo comienza la gran ofensiva alemana del Oeste. Francia, en cuestión de días, se derrumba estrepitosamente ante el avance incontenible de las formaciones blindadas germanas, magistralmente apoyadas por su aviación, y finalmente, el 10 de junio, Italia, como se esperaba, entra en la contienda.

Ante este acontecimiento, el equilibrio del Mediterráneo quedaba roto en el acto. La presencia de una considerable Escuadra y de una no menos potente Aviación, estratégicamente situadas sobre bases insulares y continentales de gran valor, amenazaban cortar en dos el camino inglés y amenazaban de flanco gravísimamente las comunicaciones francesas.

Esta grave y peligrosa situación no dura mucho, ya que pocos días después de la entrada de Italia en la guerra, la firma del armisticio hace desaparecer un beligerante: Francia, que recluye su flota mercante y de guerra en los puertos metropolitanos o africanos, con excepción de algunas unidades que permanecen con los ingleses. Queda, pues, Italia enfrentada únicamente contra Inglaterra. La posición inglesa es delicada ante la amenaza italiana, ya que presenta un débil eje de comunicaciones—extraordinariamente largo—, expuesto a una amenaza mortal durante todo su trayecto. Italia tiene entonces entre las manos la gran ocasión de anular el poderío inglés en el Mediterráneo (en el Central al menos), ya que las posiciones isleñas inglesas sólo están representadas por 322 kilómetros cuadrados, repartidos en tres islas y dos islotes, aislados y rodeados—bloqueados—por formidables posiciones aeronavales.

La Regia Aeronáutica en estos momentos tiene destinados en el Mediterráneo Central—aproximadamente—200 bombarderos y 200 cazas. La Royal Air Force en aquella época dispone únicamente de poco más de un centenar de aparatos de diversos tipos, a más de estar abrumada por la amenaza aérea alemana sobre la metrópoli inglesa, que empieza a pesar de modo terrible sobre ella. El ataque no se hace esperar, y el primer día de guerra recibe ya Malta la visita "oficial" de los aviones italianos, que antes de que expire aquella fecha lanzan otros siete ataques más.

La defensa aérea de Malta es tan precaria que espanta. El Comandante Maynard lanza al aire cuatro *Gloster "Gladiator"*, que alguien encuentra perdidos en un rincón, embalados, en espera de ser conducidos a Alejandría. Uno de ellos es derribado demasiado pronto para que pueda rendir servicio, pero los otros tres logran subsistir y constituyen la caza inglesa. Estos tres *Gloster "Gladiator"* sobreviven mucho tiempo y son bautizados, simbólicamente, con los nombres de Fe, Esperanza y Caridad. Poco después Longmore envía, desde Egipto, algunos *Hawker "Hurricane"*, que refuerzan un poco la guarnición aérea de la isla.

Y mientras tanto, y hasta fin de mes, son soporados 49 ataques más. La situación de Malta, como vemos, es mala. No obstante, la isla rinde un servicio innegable e importantísimo. Su posición es tan favorable para la observación, que para los ingleses es como si tuviesen un ojo que observa todo movimiento realizado en la propia casa del enemigo. Desde allí se puede observar todo movimiento que las unidades navales enemigas realizan, y el reconocimiento marítimo ocupa un lugar preeminente entre las escasas labores a realizar por los menguados aviones de la flota isleña. El radio de acción de sus aviones le permite fiscalizar de una

manera absoluta los movimientos de las naves enemigas; y no se contenta con eso, ya que en las primeras semanas la aviación de la R. A. F. ataca puntos de Sicilia y llega incluso a bombardear puertos italianos, y Trípoli conoce las bombas inglesas cuando Wavell empieza su ofensiva desde Egipto.

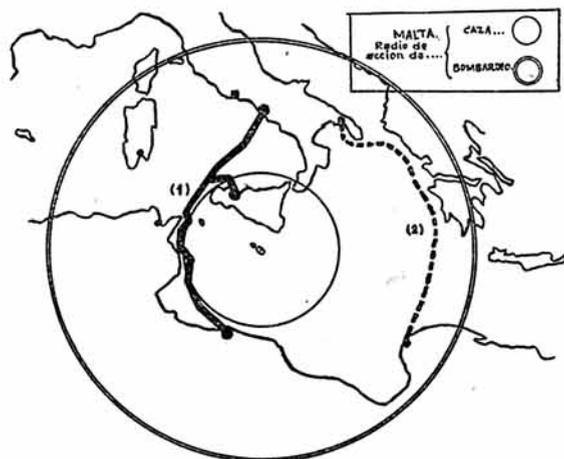
Otro de sus cometidos: servir de punto de apoyo a los bombarderos que en el viaje Inglaterra-Egipto solían hacer alto en Malta para repostar; ya que, en caso contrario, precisarían de un gran rodeo sobrevolando regiones peligrosas del Africa Central, donde un aterrizaje forzoso era mortal. Llegaban también aviones correo e incluso hidroaviones que transportaban heridos.

Pero uno de los mejores servicios que presta tiene lugar en el mes de noviembre. En efecto, ante la amenaza que supone la Escuadra italiana, los ingleses deciden dar un golpe a la misma de tal forma que la inutilice o la ponga, al menos, fuera de combate por algún tiempo. La información obtenida desde Malta permite seguir todos los movimientos de los navíos italianos, a los que se tiene perfectamente localizados. En la mañana del 11 un avión es despachado a Malta para recoger las fotografías del puerto de Tarento, obtenidas el día anterior por los observadores de la R. A. F. desde los aviones partidos de la isla. Estas fotografías mostraban a la Flota italiana anclada en el puerto, y entre sus unidades podían contarse hasta cinco acorazados. Los aviones de la R. A. F. patrullaron por el Golfo de Tarento hasta las 10,30 de aquella tarde, y pudieron informar la entrada en la base naval de un sexto acorazado. Está fuera de duda la gran contribución que la aviación—y la isla—prestó al ataque. La destrucción de la Escuadra de Tarento repercutió de manera notable en la campaña mediterránea, y se acrecentó, más aún, el valor estratégico de Malta, colocada a caballo sobre las comunicaciones de Italia con Africa.

Pero el mes de enero de 1941 el aspecto de la lucha varía totalmente con la aparición de la *Luftwaffe* en el escenario mediterráneo. El día 10 de aquel mes los aviones alemanes acusan su presencia; la batalla de Sicilia es un serio aviso para los ingleses, puesto que si bien la Regia Aeronáutica no se había revelado como enemigo peligroso, como en un principio se supuso, la *Luftwaffe*, en cambio, sabía hacer las cosas a conciencia. El primer ataque germano cuesta a los ingleses la pérdida del crucero *Southampton*; quedan averiados gravemente el destructor *Gallant* y el portaviones *Illustrious*. Este último llega a Malta renqueante, y los bombarderos en picado le atacan durante

tres días, con intención de inutilizarlo por completo. Ante ese gran peligro deciden su salida hacia Alejandría, a la que logra llegar, partiendo poco después con rumbo a los Estados Unidos para su reparación. Mientras tanto la aviación alemana realiza un intento metódico de destrucción de los aeródromos de la isla.

Llegan, durante los meses siguientes, algunos refuerzos desde Egipto o desde portaviones procedentes de Gibraltar. Estos últimos consisten en unos 200 *Hawker "Hurricane"*, que los portaviones *Furious* y *Ark-Royal* logran hacer llegar—tripulados por americanos de la R. A. F.—hasta la isla. Los aviones de la isla siguen atacando la navegación del Eje y bombardeando Trípoli. Se ataca Nápoles y, en fin, todos los puertos que se puede, eligiendo con preferencia aquellos que son los puntos de embarque de los abastecimientos con destino a Libia.



Rutas marítimas de abastecimiento del Eje. Obsérvese que ambas caen por completo bajo la acción de los bombarderos con base en Malta.

Hacia el mes de junio se crea en Egipto el 201 Grupo Aéreo de la R. A. F., que desde su organización coopera con la aviación de Malta en su acción contra las comunicaciones. Los ataques a los convoyes llegan a ser tan eficaces que sólo le llega a Rommel la mitad de los suministros que le envían desde el continente europeo. No cabe duda que durante esta época Malta permite hacer con gran ventaja una guerra de desgaste muy favorable, ya que con pocos aviones, relativamente, obstaculiza seriamente las comunicaciones y abastecimientos enemigos.

El peligro que suponen los aviones y submarinos de Malta obliga a los barcos del Eje a tener

que dar un inmenso rodeo. Su ruta primitiva se desviaba al Oeste—después de salir de los puertos de Palermo, Nápoles o Tarento—, cruzaba el canal de Sicilia rozando el cabo Bon, lo más cerca posible de las aguas “neutrales” francesas de Túnez. Se entraba en Trípoli a la mayor velocidad posible. Malta obligó a tomar otra ruta más segura; este nuevo camino consistía en desviarse hacia el Este, seguir por la boca del Adriático, pasar cerca de Corfú, costear Grecia y desde allí lanzarse a Bengasi. En este puerto se podía ya desembarcar los aprovisionamientos, o, caso de no interesar esto, continuar navegando hasta Trípoli al amparo de la costa amiga.

Hacia finales de 1941, y a causa de la eliminación total de un convoy para Trípoli, coincidente con el retroceso de Rommel hasta El Agheila, se decide llevar a cabo un ataque contra Malta para destruir aquella base. Para ello Kesselring hace venir del frente ruso unos 600 bombarderos con una buena escuadra de cazas; los lanza contra la aviación de Malta, que no llegaría a un centenar de aviones de diversos tipos.

Hasta ahora venían empleándose contra la isla unos 70 aviones semanales, en grupos de 20, y en diciembre los aviones asaltantes llegan a ser 200 semanales, arrojando una cantidad de bombas diez veces mayor. Durante enero de 1942 las “visitas” aéreas del Eje fueron 261, lo que hace una media de ocho a nueve diarias. En febrero las bombas soportadas son el doble que en diciembre último, y un convoy destinado a Malta no logra arribar.

En marzo recibe 6.000 toneladas de explosivos, cuatro veces más que en diciembre, llegando en un solo día a soportar 500 toneladas. Diez mil edificios quedan destruidos; pero, no obstante, la Aviación inglesa aún respira, ya que realiza un ataque a los barcos concentrados en Palermo. La caza logra ser reforzada con Supermarines “Spitfires”.

Pero es en abril cuando la isla sufre más. El día 5 desencadena la Luftwaffe su gran ofensiva—llamada de los cien días—, y los aviones, en grupos de hasta 200, dejan caer 20 millones de kilos de explosivos. El primer día se realizan diez ataques, y se cae en 2.000 el número de salidas de aquel día en total.

Su parálisis es casi completa y la isla se semeja a una fortaleza sitiada desde el aire. Hay ataques de trece horas y media de duración; se paraliza el alumbrado; el acueducto de Favara, inutilizado, deja de conducir el precioso líquido; ni una casa queda sin señal del arrasador ataque, y la artillería antiaérea tiene tan racionados sus disparos que

sólo puede hacer 15 diarios por pieza. Durante este mes la navegación del Eje abastece ampliamente a Libia sin ser molestada en absoluto, ya que la guarnición lucha únicamente por poder sobrevivir. Al final de mes la defensa antiaérea ha derribado 122 aviones de un total de 379 abatidos al enemigo.

Asombra pensar cómo no fué intentada desde un principio la destrucción total de aquel importante punto de apoyo. La ocasión que se presentó cuando la rendición francesa no fué aprovechada, y en este mes de abril existió una nueva oportunidad para el asalto a la isla. Intenciones de ello hubo; pero nada se llevó a efecto.

Prueba de este aserto nos la da la lectura del diario del Conde de Ciano, que textualmente dice, con fecha 12 de mayo: “Rommel atacará en Libia a fin de mes con objeto de aplastar a los británicos. (El ataque comenzó el 26 de mayo.) Si puede, tomará Tobruk e irá hasta las viejas líneas de demarcación. En caso contrario, se limitará a evitar un ataque enemigo asestando él el primer golpe. En este momento todas sus fuerzas se concentrarán para un ataque contra Malta. Los alemanes envían una división de paracaidistas.”

Pero en el mes de mayo la isla reacciona; sobre todo, en el momento en que 50 Supermarine “Spitfires”—procedentes del portaviones Wasp—logran aterrizar en los maltrechos aeródromos de Malta. Apenas llegados, derriban 55 aviones atacantes; pero sus vuelos tienen que ser limitados por la escasez de combustible, que, almacenado, como las municiones, en grandes cuevas abiertas en las rocas, al abrigo de los bombardeos, comienza a escasear.

La situación sigue siendo precaria. Leamos otra vez a Ciano. Con fecha 20 de junio dice: “El General Carboni ha llegado a Roma para hablar de la invasión de Malta. Está convencido que vamos a sufrir un desastre terrible. Los preparativos han sido infantiles y el material poco eficaz o inútil. Las tropas de desembarco no desembarcarán nunca, y si lo hacen están condenadas a la destrucción. Estoy convencido que no realizaremos este proyecto.”

Naturalmente, con esa moral y con tal espíritu no se podía ir a ninguna parte. La ocasión es desperdiciada y no se volverá a presentar jamás de manera tan favorable en el resto de la contienda. El ataque aéreo a la isla flaquea, y en el mes de junio vuelve nuevamente su aviación a dar señales de actividad al atacar la navegación del Eje. Vickers “Wellington” y Bristol “Beauforts” se dedican a esta misión.

No obstante, la necesidad de abastecer a la isla se hace apremiante, y para ello se intenta hacer llegar—simultáneamente desde el Este y desde el Oeste—dos convoyes fuertemente protegidos. El procedente de Alejandría se encuentra con una fuerza naval compuesta por dos acorazados, varios cruceros y unidades ligeras. Esta escuadra es atacada por los *Beauforts* y *Liberators*; pero el convoy hubo de retirarse hacia el punto de partida ante la amenaza de las fuerzas navales enemigas, apoyadas por los aviones germanos con base en Creta. El procedente de Gibraltar sucumbe ante los ataques del Eje, a excepción de dos cargueros "supervivientes" que lograron entrar en el puerto de La Valette. La aviación de Malta se cobró una parte de la revancha al destruir dos cruceros atacantes. La ayuda llegada es notoriamente insuficiente y no da bastante fuerza a la isla para poder reanudar los ataques en la forma que lo hacía con anterioridad.

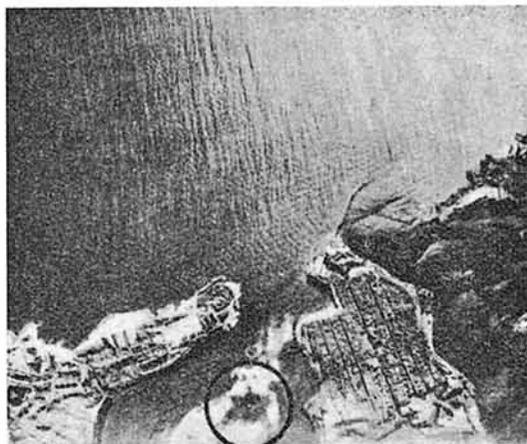
El mes de julio presencia las dos primeras batallas de El Alamein, y la aviación de Malta repele una nueva agresión con sus *Spitfires*; en agosto sigue todavía sin encontrarse en condiciones de atacar. Sus operaciones combinadas con el Grupo 201 están restringidas por el retroceso del frente inglés en Egipto; la isla lleva ocho semanas sin abastecer y se impone, por tanto, el intento de hacer llegar un nuevo convoy.

Este sale de Gibraltar, y con el fin de reunir la máxima seguridad, está compuesto por dos cruceros de batalla, siete cruceros ligeros, cuatro portaviones y 24 destructores, que dan escolta a 14 mercantes. La importancia del convoy es tal y su volumen tan grande, que no pasa desapercibido a los aviones de reconocimiento adversarios, y buena prueba de ello es que es atacado ya antes de llegar a la zona de los cazas con base en Malta. El ataque es tan violento, que ruede mercantes y cuatro barcos de guerra son hundidos—entre éstos el portaviones *Eagle*—, a pesar de lo cual logran llegar a Malta cuatro mercantes y un petrolero, el *Ohio*, a remolque de dos destructores. Hasta dentro de tres meses la isla no debía recibir nuevo abastecimiento marítimo.

Como consuelo a las grandes fatigas sufridas, el mes de septiembre es testigo de la llegada del Rey para imponer a la isla la Cruz Jorge, que fué concedida a la misma en abril anterior; en agosto comienza la tercera batalla de El Alamein, y en octubre, la cuarta y última; el día 23 Montgomery comienza a atacar, y el día 3 de noviembre ya está decidida: Rommel se retira.

Malta, en este momento, aumenta su valor de una manera prodigiosa. Como el avance inglés llega hasta el saliente de Cirenaica, los convoyes que se envían a la isla pueden llegar hasta la misma con protección aérea durante todo su recorrido. Y en efecto, llegan a poco cuatro cargos escoltados por navíos de guerra y protegidos aéreamente, portando un buen suministro.

Poco después llegan a Malta una considerable parte de los *Wellingtons* de base en Egipto, a más de *Beaufighters* y *Beauforts*, acompañados de abundante aviación embarcada. Malta pasa a una ininterrumpida ofensiva, que es, para las tropas que se retiran, como un ataque a su espalda. Se dedica no sólo a atacar la retaguardia de las tropas del Eje, sino también a descoyuntar sus comunicaciones, bombardear sus puertos y hostigar, más que nunca, a sus fuerzas navales.



Bombardeo de Fort Mauvel, en La Valette (Malta), por aviones del Eje.

Por otra parte, la aviación del Eje, batida, no tiene arrestos suficientes para anular la acción emprendida desde Malta, y se dedica a abastecer y a cooperar con su ejército de Tierra, que está muy agobiado con el avance del VIII Ejército y ante la presencia de un nuevo enemigo que ha desembarcado a su espalda y que amenaza gravemente su retirada. La evacuación de las tropas cercadas en Túnez fué encomendada a la aviación del Eje; pero no contaron con la presencia de Malta.

El impedir la retirada sobre Sicilia de estas fuerzas fué quizá uno de los servicios más importantes que Malta prestó a los aliados. La R. A. F. vigilaba de día y de noche, y los transportes aéreos germanos se vieron acorados en todo momento por

la caza inglesa. La posición de la isla obligó al Eje a desistir de la total evacuación del ejército cercano en Túnez.

Poco tiempo después de la liquidación del norte de Africa la aviación aliada comienza a atacar las islas italianas del canal. Al cabo de doce días de un ataque exclusivamente aéreo, la guarnición de Pantelaria firma la rendición; a los noventa minutos de la capitulación de esta isla la ofensiva aérea se volvió sobre Lampedusa, que se rindió en veinticuatro horas. No podemos establecer parangón entre Malta y las islas italianas, porque las causas de la rendición son por todos bien conocidas. Si estas islas hubieran tenido que soportar lo que aguantó Malta—en igualdad de condiciones—, hubiéramos podido comparar.

Malta sigue prestando su gran apoyo; los bombarderos que atacan Gerbini y Catania son escoltados por los cazas con base en la isla, y los aviones de la R. A. F. tienen cada vez más actividad sobre Sicilia y el sur de Italia, atacando las comunicaciones, aeródromos, fábricas, etc.

Después llega el desembarco en Sicilia, y más tarde, la invasión de la propia Italia. Con la conquista de los aeródromos sicilianos y la rendición de Italia, Malta deja ya de ser bastión avanzado para pasar a retaguardia. Malta puede entonces descansar. Su misión la ha cumplido con creces.

* * *

Esta es, sucinta, la historia de Malta durante la batalla del Mediterráneo. Ahora vamos a tratar de sacar algunas consecuencias del importante papel que desempeñó en aquella enconada lucha.

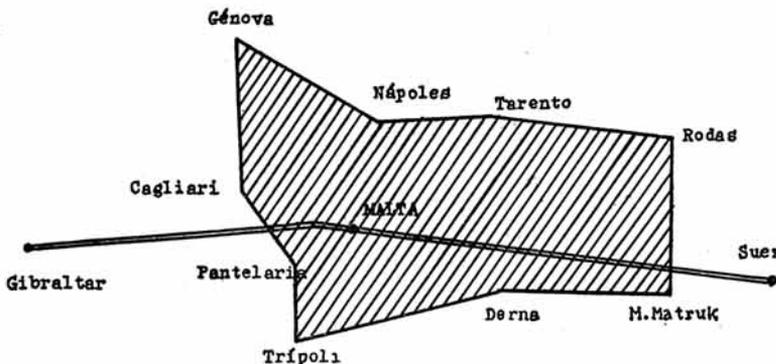
Lo primero que se puede apreciar es la gran ventaja que representó para los ingleses poder *disponer de un observatorio en el corazón del enemigo.*

Una atalaya desde la cual podían observarse todos los movimientos que el adversario realizaba. Su posición privilegiada—clave principal del éxito—le daba un valor insospechado para el reconocimiento aéreo, que no fué desaprovechado por los aviones de la R. A. F., cuyas cámaras fotográficas captaban desde el aire movimientos y maniobras y volvían después de cada vuelo bien repletas de interesante información la mayor parte de las veces.

La segunda era el *poder interceptar y entorpecer las comunicaciones adversarias* de la forma que lo hizo, llegando a ser una constante pesadilla para los convoyes navales, a los que obligaba a dar considerable rodeo, ya que el temor a los submarinos—y aún más, a los aviones—les hacía alejarse lo más posible del radio de acción de ambos, con la consiguiente pérdida de tiempo, amén de un mayor gasto de combustible para los barcos.

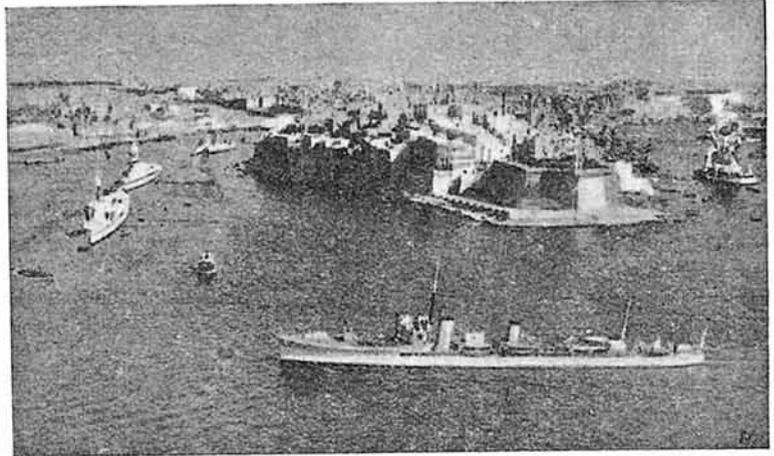
La tercera consecuencia es que sin Malta no hubiera sido posible el envío de aviones, suministros y transportes especiales a Egipto por la ruta mediterránea. La isla constituyó, pues, un *punto de apoyo aéreo*. De base naval pasó a desempeñar el papel de *portaviones insumergible*, ya que la Marina solamente la utilizaba como punto de apoyo para los submarinos, pues sus unidades de superficie habían sido, prudentemente, retiradas antes de que el peligro aéreo se hiciese sentir.

La cuarta—y muy importante—nos confirma que *la caza sigue siendo el elemento indispensable y básico para defenderse de la aviación adversaria*. La isla logró sobrevivir *únicamente por la caza*, que lucha ferozmente, desesperadamente en varias ocasiones, pero que nunca se dejó amilanar por los contratiempos. Debemos añadir que si bien consiguió defender tenazmente la isla contra los duros ataques enemigos, no lo consiguió sino a costa de pérdidas considerables. Prueba evidente de ello fué que de los pilotos que tripulaban los 200 *Hurrica-*



Situación en 1942. Obsérvese cómo el eje inglés cae por completo bajo la acción de las fuerzas aéreas adversarias.

Entrada al puerto de La Valetta, capital de la isla de Malta. Pueden verse los fuertes y algunas unidades de las fuerzas navales británicas.



nes que hacia la primavera de 1941 llegaron a Malta, sólo seis fueron los que pudieron regresar a su patria. No es preciso dar más pruebas, pues bien claro está que se pagó un alto precio por la conservación de tan importante base; pero no fué demasiado caro, no obstante, en comparación con los beneficios que reportó a la causa aliada.

Una quinta consecuencia—también confirmación, más que consecuencia—es la que nos muestra que *la Marina no puede atravesar impunemente mares estrechos que estén dominados por la aviación enemiga (acordarse de Skagerrak), a menos que la aviación propia consiga el previo dominio del aire.* Tanto la R. A. F. de Malta como la aviación del Eje logran muy notables victorias contra la navegación adversaria, que llegan incluso al aniquilamiento absoluto de unidades enemigas, aun cuando el dominio del aire se consiga sólo local o temporalmente.

La sexta consecuencia radica en la importancia que tiene a veces la posesión de unos pocos kilómetros cuadrados de terreno enclavados en un lugar de gran valor estratégico. Mejor dicho, no consiste en la posesión en sí del lugar, sino en *la visión que se tuvo—que viene de años atrás—del valor que esta isla tiene y del papel que podría representar.* Malta fué acondicionada como base naval, y, como tal, estaba muy considerada; pero tiene la suficiente "flexibilidad", al imponerse la aviación, para poder adaptarse a su nuevo destino—aeronáutico—, y lo cumple holgadamente.

La séptima consiste en hacernos ver el gran error que alemanes e italianos cometieron *al no eliminar por completo la amenaza que Malta suponía para el desarrollo de sus planes militares.* Malta y sus aeródromos eran como un quiste maligno introducido en el organismo de sus comunicaciones y abas-

tecimiento, que por tierra, mar y aire caían bajo su detenida inspección.

Sabemos—hoy—que un intento serio de asalto a la isla de Malta hubiera sido, probablemente, coronado por el éxito, con tal que la elección del momento hubiese estado acertada. Hubo instantes en que la guarnición de la isla luchaba únicamente por



"Cant Z 1007", trimotores de bombardeo, atacan de día la base de Malta. Nótese la violenta reacción antiaérea.

poder respirar un poco, ya que los ataques aéreos —que llegaron a ser intensísimos— tenían a la población reclusa en refugios y cuevas subterráneas abiertas en las rocas. La destrucción llegó a tal extremo que ocasionó la desaparición de más de 25.000 casas.

Los refugios tenían muy buenas condiciones naturales con la estratificación pedregosa del terreno; pero era difícil socavarlos. Más de 5.000 obreros, en plena guerra, hicieron excavaciones para acondicionar a miles de personas, y allí, al principio sin luz eléctrica, con humedad nacida del litoral, en una atmósfera enrarecida, la población vivió. Hasta las viejas catacumbas recibieron de nuevo la visita de los vivos, que a oscuras, con hambre y sed, soportaron lo increíble. La vida en esas condiciones—y con abastecimientos escasos—fué lo más deprimente que puede imaginarse.

No podemos comparar a Malta con Pantelaria —de la que ya hemos tratado anteriormente—, ya que las condiciones en que se encontraban dichas islas cuando sufrieron los máximos ataques eran bastante diferentes. La situación de Malta, aun en los peores momentos, era, al menos, de esperanza; la de Pantelaria, ante la pérdida total por parte del Eje de las posesiones norteafricanas, era de franca derrota. La rendición de Pantelaria por escasez de agua fué la excusa que se buscó para la capitulación. Al principio—y a causa del bloqueo—

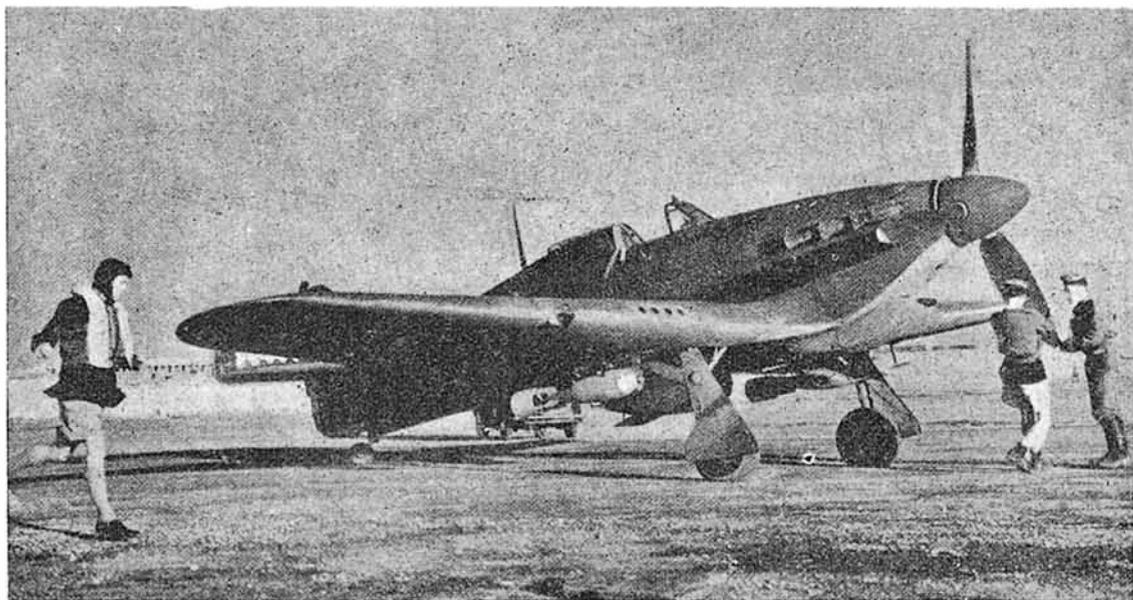
parece explicación lógica; pero si consultamos cualquier tratado de Geografía un poco detallado, veremos que la isla poseía fuentes y pozos abundantes, lo que nos dice que dicho avituallamiento para subsistir no era necesario recibirlo de fuera. No obstante, el bombardeo se hizo en regla, y contribuyeron los resultados—no cabe duda—a su caída.

Y la octava y última consecuencia que encontramos es de orden puramente moral. Mientras los atacantes pensasen que "*estaban convencidos que un desembarco iba a fracasar*"—¡antes de intentarlo!—, la isla podía estar tranquila, porque *ante tal convencimiento el fracaso es seguro*. Sin embargo, la guarnición no sabía que esa moral imperaba en el campo adversario, y tenían la suya propia: *resistir firmemente* para mantener su bandera iza da sobre la isla.

Y resistió bien; y supo, además, sacar el mayor provecho posible de su grave situación. A pesar de los constantes ataques del adversario.

La victoria se inclina ante Malta el día que, rendida y humillada, la Flota italiana entra en el puerto devastado de La Valette y se pone a disposición de la valerosa guarnición. Aquel día Malta pudo sentirse orgullosa de su actuación.

Nelson acertó. Cuando decía las palabras que encabezan este trabajo hablaba no como militar o marino. Hablaba como profeta.



Un Hawker "Hurricane", como caza-bombardero, a punto de despegar de un aeródromo maltés.