

LA GUERRA EN EL NORTE
DE ÁFRICA, 1942-1943

RICK ATKINSON UN EJÉRCITO AL AMANECEER



CRÍTICA

RICK ATKINSON

UN EJÉRCITO
AL AMANE CER

La guerra en el norte de África,
1942-1943

CRÍTICA
BARCELONA

Primera edición: abril de 2004

Primera edición en esta nueva presentación: mayo de 2025

Un ejército al amanecer. La guerra en el norte de África, 1942-1943

Rick Atkinson

La lectura abre horizontes, iguala oportunidades y construye una sociedad mejor.

La propiedad intelectual es clave en la creación de contenidos culturales porque sostiene el ecosistema de quienes escriben y de nuestras librerías.

Al comprar este libro estarás contribuyendo a mantener dicho ecosistema vivo y en crecimiento.

En Grupo Planeta agradecemos que nos ayudes a apoyar así la autonomía creativa de autoras y autores para que puedan continuar desempeñando su labor.

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47

Queda expresamente prohibida la utilización o reproducción de este libro o de cualquiera de sus partes con el propósito de entrenar o alimentar sistemas o tecnologías de inteligencia artificial.

Título original: *An Army at Dawn. The War in North Africa, 1942-1943*

© Rick Atkinson, 2002

Publicado por acuerdo con Henry Holt and Company, New York

Traducción: Marcelo Covián Fasce, 2004

© Editorial Planeta, S. A., 2025

Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)

Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.

editorial@ed-critica.es

www.ed-critica.es

ISBN: 978-84-9199-760-3

Depósito legal: B. 7.566-2025

Impresión y encuadernación: Arcangel Maggio Europa

Printed in Spain - Impreso en España



La travesía

UNA REUNIÓN CON EL HOLANDÉS

Pocos minutos después de las diez de la mañana del 21 de octubre de 1942, un bimotor de pasajeros de la marina atravesó las nubes bajas sobre Washington D.C., luego pasó sobre el río Potomac para su destino final en el aeropuerto de Anacostia. Cuando la blanca cúpula del Capitolio estuvo a la vista, el vicealmirante Henry Kent Hewitt se permitió lanzar un suspiro de alivio. Antes del alba, Hewitt había decidido volar a Washington desde su cuartel general cerca de Norfolk en vez de hacer las cinco horas en coche atravesando Virginia. Pero de improviso arreció el mal tiempo, y durante más de una hora de ansiedad, el aparato había volado en círculo alrededor de la capital buscando un claro entre las nubes. Pese a ser una persona caracterizada por la paciencia, Hewitt ardía de impaciencia ante la demora. El presidente Roosevelt en persona le había convocado en la Casa Blanca para esta reunión secreta y, aunque lo más probable era que no se tratase de una reunión de mera cortesía, hacer esperar a su comandante en jefe no le gustó nada al hombre elegido para propinar el primer golpe estadounidense en pro de la liberación de Europa.

Kent Hewitt parecía un improbable hombre de armas. Con 55 años cumplidos, tenía una ancha y alta frente de intelectual y cabellos canos. Una doble papada le formaba una nasa carnosa en la garganta, y en el puente de un barco y con el uniforme de fajina, parecía «una figura gordinflona y desaliñada vestida de caqui»,¹ como observó en cierta ocasión un almirante británico con más precisión que misericordia. Hasta el fino uniforme que llevaba esa mañana parecía de un azul desvaído, pese a los galones dorados de oficial que lucía en las mangas. Oriundo de Hasensack, Nueva Jersey, Hewitt era hijo de un ingeniero mecánico y nieto de un ex presidente de la Tren-

ton Iron Works. Un tío suyo había sido alcalde de Nueva York; otro, director del Metropolitan Museum of Art. Kent optó por la marina, pero como guardiamarina en la base de Annapolis, se dijo que temía tanto las alturas que le «arrancaba el alquitrán a las jarcias».² Como joven marino, le gustaba bailar el «turkey trot»;³ en tiempos más recientes, era más probable que jugueteara con la regla de cálculo o asistiera a una reunión de su logia masónica.

Sin embargo, Hewitt se convirtió en un formidable lobo de mar. A bordo del acorazado *Missouri*, había dado la vuelta al mundo durante quince meses con la Gran Flota Blanca de Theodore Roosevelt demostrando tal maestría en la navegación que las estrellas parecían comer de su mano. Como capitán de un destructor en la primera guerra mundial, mereció la Cruz de la Marina por heroísmo. Más tarde, dirigió el Departamento de Matemáticas de la Academia Naval, y durante dos años después de la invasión de Polonia capitaneó buques escolta de convoyes entre Terranova e Islandia que transportaban pertrechos bélicos a través del mar del Norte.

En abril de 1942, Hewitt recibió la orden de desplazarse a Hampton Roads para comandar la nueva fuerza anfibia de la flota del Atlántico; más tarde en ese verano, se produjo la decisión de Roosevelt de ocupar el norte de África con la operación ANTORCHA. Dos grandes flotas transportarían a más de 100.000 soldados hasta las playas de la invasión. Una flota navegaría 2.800 millas desde Gran Bretaña hasta Argelia y se compondría casi exclusivamente de barcos británicos transportando soldados norteamericanos. La segunda flota, llamada Task Force 34, era la de Hewitt. Navegaría 4.500 millas desde Hampton Roads y otros puertos de Estados Unidos hasta Marruecos con más de cien barcos llevando 33.843 soldados. En un mensaje del 3 de octubre, el general Eisenhower, jefe supremo de ANTORCHA, sintetizó la misión en pocas palabras: «El objetivo de las operaciones en su conjunto es ocupar Marruecos y la Argelia franceses con vistas a la inmediata y previsible ocupación de Tunicia».⁴ La ambición aliada puesta de manifiesto en ANTORCHA había sido definida por Roosevelt y Churchill: «El completo control del norte de África del Atlántico al mar Rojo».

A través de una pequeña ventanilla sobre el ala del avión, Hewitt pudo contemplar la gloria del veranillo de San Martín sobre la capital de la nación. Grandes manchas de color carmesí y naranja, ámbar y verde pálido, se extendían desde los álamos del Lincoln Memorial a los robles y arces más allá de la catedral nacional. En la otra orilla del Potomac, el nuevo edificio del Pentágono ocupaba Hell's Bottom, entre el cementerio de Arlington y el río. Ya circulaban chistes sobre el inmenso laberinto de cinco lados, incluida la historia de un mensajero de Western Union que entró un viernes en el Pentágono y salió el lunes ya nombrado teniente coronel. El ejército, aunque ahora poseía el edificio más grande del mundo, aún alquilaba otros treinta y cinco edificios de oficinas en la ciudad. Los cínicos observaban

que si los militares conquistaban territorio enemigo con la misma celeridad con que invadían Washington, la guerra acabaría en una semana.⁵

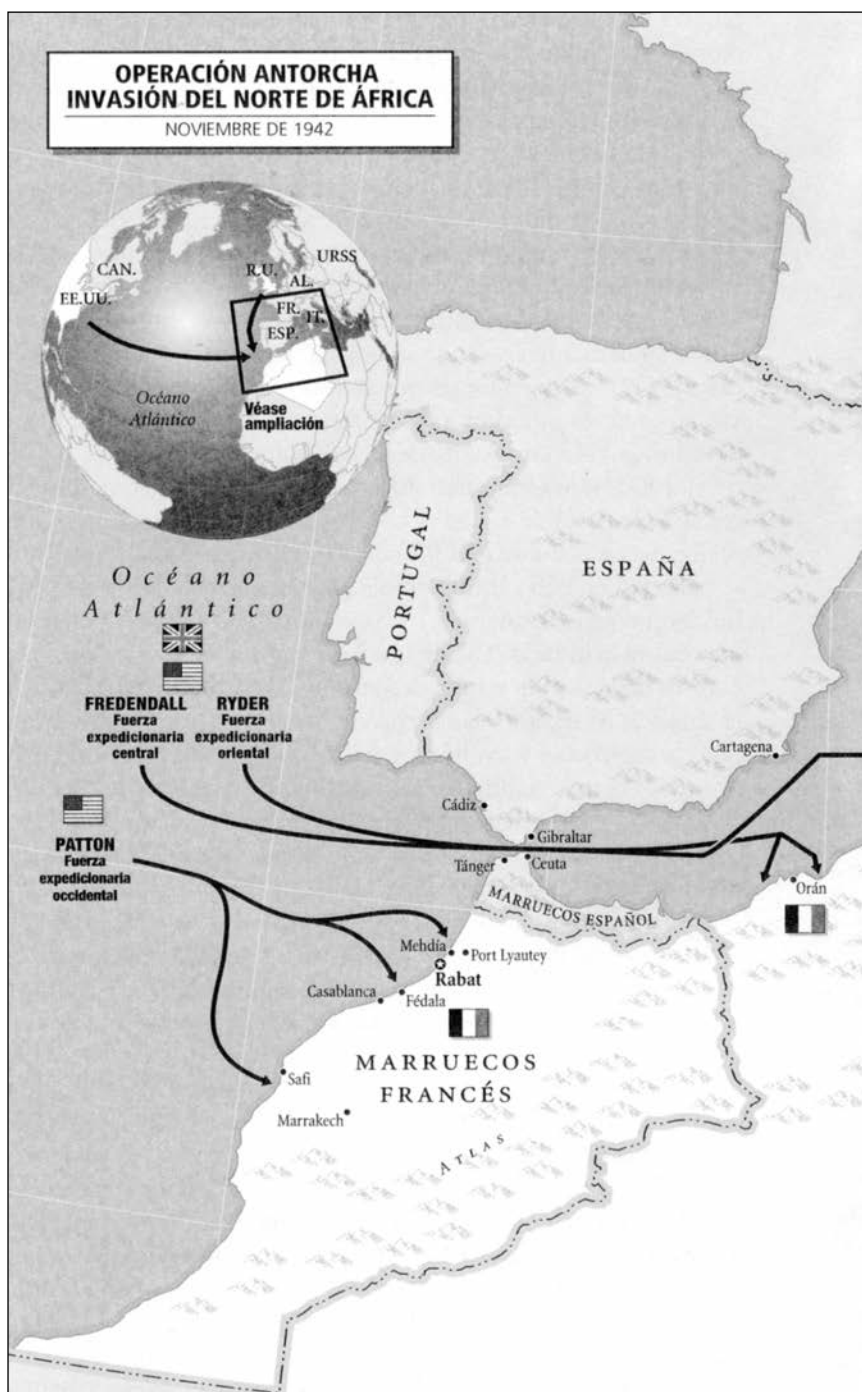
El avión aterrizó en la pista y se dirigió a un hangar. Hewitt se abrochó la chaqueta y se apresuró a bajar y caminar hasta el coche oficial que le esperaba. El coche aceleró hasta la puerta del aeropuerto, cruzó el río Anacostia y tomó la dirección de Pennsylvania Avenue. Hewitt tuvo tiempo suficiente para detenerse un instante en el edificio del Departamento de Marina y ver si tenía mensajes antes de seguir hacia la Casa Blanca.

«Se hace todo lo que se puede»,⁶ solía decir, «y luego se espera lo mejor.» Desde que había recibido las primeras órdenes ultrasecretas para la Task Force 34, había hecho todo lo posible hasta el borde del agotamiento. Cada día traía nuevos problemas por resolver, nuevos errores para enmendar, nuevas ansiedades que dominar. Los ejercicios para el desembarco de ANTORCHA habían sido realizados a toda prisa y con torpeza. Con los depredadores del Eje hundiendo casi 200 navíos aliados por semana, muchos de ellos cerca de la costa de Estados Unidos, todo el entrenamiento anfibia se había realizado en la bahía de Chesapeake, cuyas tímidas mareas y suaves olas no se parecían en nada al furioso oleaje característico de la costa marroquí. Durante un ejercicio, una sola embarcación llegó a la playa asignada, aunque un faro había brindado luz adicional en una noche clara y con el mar en calma; el resto de la flotilla estaba desperdigado a lo largo de muchos kilómetros de la costa de Maryland. En otro, en Cove Point, a 150 kilómetros de Norfolk, falló la seguridad y los hombres llegaron a la playa, donde fueron recibidos por un avispaado vendedor de helados. En Escocia, las tropas destinadas a Argelia no iban mucho mejor; a veces los ejercicios se llevaban a cabo sin barcos reales porque no había ninguno disponible. Las tropas avanzaban a pie por un océano imaginario hacia una costa imaginaria.⁷

¿Presentarían batalla las ocho divisiones de Vichy en el norte de África? Nadie lo sabía. Los servicios aliados de inteligencia calculaban que si esas tropas resistían con todos sus recursos, las fuerzas de Eisenhower tardarían unos tres meses en empezar a avanzar hacia Tunicia. Si los submarinos aliados torpedeaban un transporte en la travesía del Atlántico, ¿cuántos destructores habría disponibles para recoger a los supervivientes? Hewitt no estaba seguro de disponer de uno solo sin poner en peligro a toda la flota; le atormentaba la posibilidad de abandonar a los hombres en el agua. ¿Se había filtrado alguna información sobre la expedición? Cada día recibía informes sobre alguien que en alguna parte había hablado demasiado. En los primeros meses de su creación, la fuerza anfibia había sido tan secreta que usaba un apartado de correo de Nueva York para la correspondencia. Sólo un reducido grupo de elegidos conocía el destino de Hewitt, pero no se podía mantener más en secreto la existencia de una gran flota estadounidense destinada a conquistar costas hostiles. Unas semanas antes, Hewitt había recibido una

OPERACIÓN ANTORCHA INVASIÓN DEL NORTE DE ÁFRICA

NOVIEMBRE DE 1942





carta de Walt Disney, escrita en un papel con membrete en relieve que decía «Bambi: una gran historia de amor», en la que se ofrecía para dibujar un logotipo para la fuerza anfibia. Siempre un caballero, Hewitt le contestó el 7 de octubre agradeciéndole la propuesta con palabras amables y evasivas.⁸

El coche oficial pasó Capitol Hill y entró en Independence Avenue. Pronto empezaría el racionamiento nacional de gasolina, pero la población de Washington casi se había duplicado en los últimos tres años y las calles estaban llenas de coches. El racionamiento del café empezaría incluso más pronto, una taza por persona y por día, y las tiendas habían empezado a acaparar todo lo que podían para clientes especiales, como los bares que habían hecho acopio de licores justo antes de la Prohibición. Los vendedores de periódicos voceaban las noticias de los distintos frentes en las esquinas: disminuía la lucha en Guadalcanal; las defensas soviéticas paraban los ataques de los tanques nazis en Stalingrado; otro mercante hundido en el Atlántico, ya eran 500 los navíos hundidos por submarinos alemanes desde Pearl Harbor. Las noticias internas también se relacionaban con la guerra, aunque eran menos febriles: el primer martes sin carne había transcurrido sin incidentes; los presos convictos por un solo delito eran animados a pedir la libertad condicional a fin de poder alistarse en las fuerzas armadas; una inspección a las tiendas de Washington señalaba que «no hay más medias de nailon por más que se quiera comprarlas o se pague lo que sea».⁹

El automóvil se detuvo ante el gris y macizo edificio del Departamento de Marina, justo al sur del Mall. Hewitt salió del coche y subió rápidamente las escalinatas. *Él* sabía donde habían ido a parar todas esas medias. Aquella mañana, durante el vuelo de Norfolk, pudo ver a los estibadores en los muelles aún afanándose por cargar 50.000 toneladas de alimentos, gasolina y municiones en las bodegas de los barcos anclados en Hampton Roads. Entre los cargamentos secretos en sellados contenedores había seis toneladas de ropa interior y de medias de mujer que se pensaban usar para comerciar con los nativos marroquíes.¹⁰ Compradores clandestinos militares habían dejado vacías todas las tiendas de la costa este.

Para Hewitt, se trataba de guardar otro secreto.

Desde el 30 de julio, fecha de la decisión definitiva de Roosevelt, ANTORCHA se había vuelto tan complicada que los documentos de la operación ahora llenaban dos sacas de correos que pesaban veinte kilos cada una. Dos temas en especial habían preocupado a los estrategas anglonorteamericanos y en ambas instancias, el presidente, que se definía a sí mismo como un «holandés empedernido»,¹¹ había hecho valer su opinión de forma categórica.

En primer lugar, insistió en que casi ninguna tropa británica participara en el desembarco inicial. Una furibunda anglofobia se había extendido

por la Francia de Vichy en los últimos dos años a consecuencia de varios incidentes desgraciados. Los bombardeos de la RAF habían matado accidentalmente a 500 civiles galos en un ataque a la planta de Renault en las afueras de París. Las fuerzas británicas habían intervenido en las posesiones francesas de ultramar en Siria y Madagascar. Gran Bretaña también había patrocinado un fracasado ataque contra el puerto de Dakar, en Senegal, a cargo de las fuerzas de la Francia Libre de Charles de Gaulle, a quien el mariscal Pétain y numerosos oficiales franceses consideraban un renegado impertinente. Y lo peor de todo, en julio de 1940, una flota británica había dado un ultimátum a la flota de Vichy en Mers el-Kébir, cerca de Orán. A fin de que los barcos franceses no cayeran en manos alemanas, los capitanes recibieron la orden de fondear en Gran Bretaña o en un puerto neutral. Cuando el ultimátum fue rechazado, los británicos abrieron fuego. En cinco minutos, habían masacrado a 1.200 marineros franceses.

«Tengo la razonable certidumbre de que un desembarco simultáneo de tropas anglonorteamericanas redundaría en una resistencia unánime de todos los franceses en África, mientras que un desembarco inicial norteamericano, sin participación de fuerzas británicas de tierra, ofrece una auténtica probabilidad de no tropezar con la resistencia de los franceses, o a lo sumo con una resistencia puramente simbólica»,¹² cablegrafió Roosevelt a Churchill el 30 de agosto. Para probar su teoría, el presidente contrató a una empresa de Princeton, Nueva Jersey, para que llevara a cabo una discreta encuesta de opinión en el norte de África. Los resultados, sacados de una muestra dudosamente científica de 150 encuestados, afianzaron la opinión presidencial.¹³

En Londres, reinaba el escepticismo. Un diplomático británico creía que el «espíritu de Lafayette» de Roosevelt sólo reflejaba un afecto sentimental de los yanquis por París, «donde todo buen norteamericano esperaba residir en la otra vida». Pero, habiendo ganado la discusión sobre el tema más importante de invadir África o Francia, Churchill optó por coincidir con el presidente.¹⁴ «Me considero su subordinado», escribió Churchill a Roosevelt. «Ésta es una empresa norteamericana en la que nosotros somos sus asistentes.» La posterior sugerencia presidencial de que los británicos esperaran todo un mes después de la invasión antes de ir al norte de África fue amablemente rechazada; el plan exigía que los británicos pisasen los talones de sus congéneres yanquis en Argelia.¹⁵

El segundo asunto de vital importancia era dónde desembarcar. La mayoría de los estrategas británicos, apoyados por Eisenhower, habían subrayado la importancia de controlar Túnicia a las dos semanas de la invasión, antes de que los alemanes de la cercana Sicilia y de la tierra firme italiana pudieran establecer una cabeza de puente. «Toda la concepción de ANTORCHA puede triunfar o derrumbarse dependiendo de una temprana ocupación aliada de Túnicia», advertía un mensaje británico. Una vez ocupado Tuni-

cia, el control aliado de la navegación mediterránea podía estar asegurado. El Afrika Korps de Rommel se encontraría atrapado en Libia y los aliados estarían en posesión de un trampolín para las posteriores operaciones en Sicilia o el continente europeo.

Estas consideraciones implicaban situar a las fuerzas invasoras de las dos armadas en las playas mediterráneas de Argelia, y acaso incluso tan al este como Bizerta, el principal puerto de Tunicia. «Debemos correr el grave riesgo» de llegar a Túnez primero, clamaban los mandos británicos. Desembarcar demasiado al oeste tenía que evitarse «como la plaga» debido al riesgo de que el subsiguiente avance «al este sea tan lento como para permitir que las fuerzas alemanas lleguen antes a Túnez». A finales de agosto, el plan preliminar de ANTORCHA de Eisenhower favorecía desembarcos dentro del Mediterráneo en los puertos argelinos de Orán, Argel y Bône.¹⁶

Pero el general Marshall y los estrategas del Departamento de Guerra tenían otras ideas. Tunicia y el este de Argelia estaban al alcance de la aviación del Eje de Sicilia y fuera del alcance de los aviones aliados de Gibraltar. Además, los norteamericanos temían que Hitler irrumpiera a través de la España neutral y taponara el estrecho de Gibraltar, encerrando a las fuerzas aliadas como en una bolsa.¹⁷ Eso requería que al menos se llevase a cabo un desembarco en la costa atlántica de Marruecos a fin de garantizar una línea abierta de abastecimiento a través del Atlántico.

Durante semanas, los telegramas fueron y vinieron en lo que Eisenhower llamó un «concurso transatlántico de ensayos». La Royal Navy creía que, aunque el estrecho de Gibraltar sólo tenía poco más de 10 kilómetros de ancho en su parte más estrecha, no podía ser más controlado por fuerzas extranjeras que el Canal de la Mancha. Los estrategas británicos también calcularon que incluso con el consentimiento de Madrid para cruzar España, consentimiento, según los británicos, hartamente improbable, los alemanes necesitarían al menos seis divisiones y más de dos meses para conquistar Gibraltar.

Sin embargo, para los norteamericanos, los peligros eran excesivos. Los desembarcos de ANTORCHA debían obtener el éxito, argumentaba Marshall, porque un primer gran fracaso de la ofensiva estadounidense en la guerra «sólo causaría el ridículo y una pérdida generalizada de confianza».¹⁸

Roosevelt estuvo de acuerdo y volvió a intervenir. «Quiero subrayar», telegrafió a Churchill el 30 de agosto, «que en cualquier circunstancia uno de nuestros desembarcos debe tener lugar en el Atlántico.» El presidente descartó alegremente la noción de que las fuerzas del Eje pudieran levantar defensas en Tunicia antes de la llegada de los aliados. En otro mensaje al primer ministro, reiteró «nuestra convicción de que las fuerzas alemanas aéreas y de paracaidistas no pueden hacer llegar a Argelia o Túnez una masiva cantidad de tropas durante al menos dos semanas después del ataque (inicial)».

Una vez más, Churchill accedió, en parte porque el general Brooke, jefe del Estado Mayor Imperial, compartía la inquietud estadounidense y creía que desviar la flota de Hewitt a Marruecos era «un plan mucho más sabio».¹⁹

Si no más sabio, era más seguro a corto plazo, pero las guerras rara vez se ganan a corto plazo. Los norteamericanos se habían mostrado osados hasta el punto de la locura al proponer MAZO, el desembarco propiciatorio de una fuerza mayoritariamente británica en la costa francesa. Ahora, con una mayoría de soldados estadounidenses en ANTORCHA, prevaleció la cautela y desapareció la audacia. La Task Force 34 de Hewitt depositaría una tercera parte de las fuerzas invasoras a más de 1.500 kilómetros de Túnez. Los invasores se bifurcarían al este y al oeste violando el principio sagrado de concentración y debilitando la fuerza de su impacto. En Londres, Eisenhower describió las posibilidades de conquistar rápidamente Túnez como pasando «del dominio de lo probable a lo remotamente posible».²⁰ El 5 de septiembre se tomó la decisión final de probar desembarcos en tres sitios de Marruecos y media docena de playas alrededor de Orán y Argel. «Por favor, que se lleven a cabo antes de las elecciones», pidió Roosevelt a Marshall. El presidente se vería decepcionado. Se interpusieron varias demoras y el 21 de septiembre, Eisenhower fijó la invasión para la mañana del domingo 8 de noviembre, cinco días después de las elecciones legislativas en Estados Unidos.²¹

ANTORCHA seguía siendo una operación asombrosamente audaz, una empresa llena de imaginación y poderío, pero en un momento clave los aliados se sometieron a las instigaciones de sus propios miedos.

Habiendo cumplido sus obligaciones en el Departamento de Marina, Hewitt salió de allí a las 13 horas y vio que el día se había vuelto cálido y húmedo, con temperaturas que rondaban los 30 grados. El coche lo recogió y avanzó por Independence Avenue antes de girar al norte cruzando el Mall en la calle 15.

En la Casa Blanca, un agente del servicio secreto hizo pasar al chófer por la puerta sur y luego guió a Hewitt por un camino tortuoso para evitar a los periodistas. Al caminar por los estrechos pasillos, el almirante vio que la residencia estaba preparada para el combate. Negros cortinajes colgaban en las ventanas y las claraboyas también estaban pintadas de negro. Todas las habitaciones del viejo edificio estaban equipadas con cubos de arena y palas, además de máscaras de gas plegadas. El Fish Room, atestado de objetos y donde Roosevelt guardaba sus trofeos de pesca, le recordó al almirante su último encuentro con el presidente. En diciembre de 1936, en su calidad de capitán del *Indianapolis*, había llevado a Roosevelt en un viaje de un mes por Suramérica. Recordaba con cariño a su pasajero en la cubierta

y rebosante de felicidad cuando pescó dos peces a la vez. Roosevelt los bautizó «Maine» y «Vermont», ya que en esos dos estados no había podido ganar la reciente reelección.²²

A la espera, como estaba previsto, en una pequeña antecámara abovedada, estaba el jefe militar que dirigiría las tropas norteamericanas en Marruecos una vez que Hewitt los depositara en tierra: el general de división George S. Patton. Él también había sido conducido por un camino tortuoso para evitar a la prensa, pero Patton era incapaz de pasar inadvertido. Alto e inmaculado en su uniforme a medida, la raya del pantalón recta como una bayoneta, los guantes doblados sobre la mano izquierda, Patton era la imagen misma del guerrero en busca de una guerra.

Incluso cuando estrechó su mano y le devolvió la amplia sonrisa, Hewitt no sabía a qué atenerse con este hombre tan extravagante. Era obvio que se trataba de un oficial capaz y carismático destinado a la gloria, pero, comedido y absolutamente encantador en un momento, al siguiente podía mostrarse blasfemo y truculento. Anteriormente, los estrategas militares habían recomendado al menos seis meses de preparación desde el día de la orden de invasión hasta el día de partida de la flota. La demorada decisión de invadir Marruecos había dado a la Task Force 34 únicamente siete semanas para preparar una de las más complicadas operaciones militares de la historia de Estados Unidos. George Patton pareció empeñado en dificultar las cosas al máximo.

En vez de trasladar su cuartel general a Hampton Roads, Patton había seguido en la espaciosa oficina del Edificio de Municiones en el Mall pese a que bramaba contra «los malditos imbéciles de Washington». «Le ruego, tal como ya le he escrito, que venga a verme lo antes posible», le había escrito Hewitt presa de la exasperación.²³ Sin consultar a la marina, los estrategas del ejército habían propuesto varios lugares de desembarco en Marruecos, uno de los cuales carecía de playa y otro estaba lleno de bancos de arena.²⁴ En los últimos días, Patton se había finalmente trasladado de Washington a Norfolk; sin embargo, parecía seguir recelando al máximo de los oficiales navales y de Hewitt en particular. «Esa banda de serpientes de cascabel», los llamaba.²⁵ Hewitt se había sentido perplejo al principio, luego molesto, pero sus discretas quejas de agosto habían subido de tono hasta que a mediados de septiembre formuló una protesta formal por la «nula cooperación del ejército». ²⁶ Sólo el aval personal de Eisenhower ante el Departamento de Guerra en pro de las virtudes personales de Patton había evitado que lo echaran y acabase una carrera sobresaliente antes de empezar.²⁷ Marshall añadió su propia reprimenda en una reunión personal con Patton: «No moleste más a la marina».²⁸

Hubo otro momento de tensión cuando Hewitt propuso retrasar ANTORCHA una semana para no arriesgarse a que la marea prevista para la madrugada-

da del 8 de noviembre encallara las lanchas de desembarco. Patton objetó enérgicamente. Hasta los superiores de Hewitt coincidieron en que un nuevo aplazamiento resultaba imposible. Extrañamente, Patton parecía no tomarse de forma personal los reparos de Hewitt a su conducta ni sus desacuerdos profesionales. Aún más extraño, Hewitt se dio cuenta de que el sujeto le caía bien y sospechaba que Patton también le tenía simpatía. Hewitt sólo podía sonreír ante los casamientos de *penalty* que producía una guerra.

A las dos en punto se abrió la ancha puerta del despacho oval y Roosevelt habló: «Adelante, capitán y veterano de caballería, y cuéntenme las buenas noticias».²⁹ El presidente estaba radiante en su silla de ruedas y les señaló un par de sillas vacías. A Patton, ignorante de que Hewitt y Roosevelt habían viajado juntos hacia seis años, le desconcertó que el almirante tuviera que presentarle al presidente.

«Pues, bien, caballeros», dijo Roosevelt moviendo su cigarrillo en el aire, «¿qué tienen en mente?»

Hewitt tenía muchas cosas en mente, pero trató de sintetizar la operación ANTORCHA lo máximo posible. Trescientos barcos de guerra y casi 400 buques de transporte y de carga desembarcarían a más de 100.000 soldados, tres cuartas partes de ellos norteamericanos, el resto, británicos, en el norte de África. La Task Force 34 zarparía con rumbo a Marruecos el domingo por la mañana. La otra flota partiría poco después de Gran Bretaña con rumbo a Argelia. Con suerte, los franceses de Vichy que controlaban el norte de África no se opondrían a los desembarcos. Pasara lo que pasara, los aliados pivotarían hacia el este para ocupar Tunicia antes de que llegasen los alemanes.

Las paredes grises y verdes del despacho oval creaban un ambiente náutico. Patton esperó una pausa para decir con su voz nasal y aguda: «Señor, lo único que quiero decirle es lo siguiente. Dejaré esas playas como un conquistador o como un cadáver».³⁰

Roosevelt sonrió y acusó recibo de las palabras de Patton con aquel movimiento brusco de cabeza que en privado Marshall llamaba «el gesto de la boquilla del pitillo».³¹ ¿Piensa el general poner su vieja montura en la torreta de un tanque?, preguntó el presidente. ¿Cargaría con el sable desenvainado?

La conversación siguió a trancas y barrancas dejando muchas cosas sin decir. Hewitt optó por no extenderse en los riegos que suponía ANTORCHA. A diferencia de la mayoría de los oficiales de alto rango, había sentido un gran alivio al enterarse de que no habría un ataque frontal contra la costa francesa; ahora, hasta los más acérrimos partidarios de MAZO se aplacaron cuando a mediados de agosto una incursión de 6.000 tropas anglocanadienses contra Dieppe, el puerto francés ocupado por los alemanes, acabó en catástrofe. Hewitt había presenciado los preparativos para Dieppe durante una visita a Inglaterra y aún le costaba aceptar que la mitad de esos voluntariosos jóvenes estaban muertos o en campos de internamiento alemanes.

Pero ANTORCHA tenía sus propios riesgos. Salvo por los desembarcos en agosto en Guadalcanal, representaría la primera gran operación llevada a cabo por Estados Unidos en cuarenta y cinco años y la más audaz de todos los tiempos. Algunos la consideraban la apuesta anfibia más ambiciosa desde que Jerjes cruzara el Helesponto en el siglo V a.C. El único precedente moderno de desembarco en una playa hostil tras una larga travesía oceánica y por aguas peligrosas era el desastre británico en Gallipoli en 1915, que costó un cuarto de millón de bajas aliadas. La misión inicial de tomar tres ciudades portuarias, Casablanca, Argel y Orán, se había complicado debido a la necesidad de desembarcar en nueve puntos costeros dispersos a lo largo de 1.500 kilómetros. Y no sólo los submarinos amenazaban a la Task Force 34; también lo hacía el mar, porque tras la larga travesía a través del Atlántico deberían afrontar las inmensas olas en la costa de Marruecos.³²

Por su parte, Roosevelt no quiso mencionar el persistente resentimiento del Departamento de Guerra contra ANTORCHA; incluso su secretario de Guerra, Henry L. Stimson, le había acusado de la «peor clase de orgía de dispersión», denominando al norte de África como «el gran bebé secreto del presidente». Tampoco el presidente se quejó de los atrasos en la fecha de desembarco, aunque debía temerse los malos resultados que obtendría su partido en las inminentes elecciones a menos de dos semanas. (Los demócratas perderían casi sesenta escaños con un electorado descontento que desconocía que la nación estaba a punto de contraatacar.)

A la media hora, la conversación derivó en trivialidades. Roosevelt ofreció amplios detalles a Hewitt de cómo amarrar un barco con un ancla de popa para mantenerse en la dirección del viento, una táctica que había utilizado en una ocasión con un yate.³³ Patton trató por última vez de que la conversación volviera a recalar en ANTORCHA. «El almirante y yo creemos que debemos desembarcar al coste que sea, ya que el desenlace de la guerra depende de nuestro éxito», le dijo al presidente, pero la reunión había acabado. «Por supuesto que sí», replicó Roosevelt con otro gesto de boquilla. Les acompañó hasta la puerta, les dio la mano y se despidió con un emocionado «Que Dios les acompañe».

Patton regresó al Edificio de Municiones. Hewitt fue directamente al aeropuerto de Anacostia y voló a Hampton Roads. Al anochecer estaba de regreso en su despacho, un diminuto dormitorio reformado en el Hotel Nansemond en Ocean View. Sólo había estado afuera diez horas, pero le aguardaba una gruesa pila de papeles, que incluían partes meteorológicos del norte de África y del Atlántico y las últimas noticias de la inteligencia sobre los submarinos alemanes.

«Se hace todo lo que se puede; y luego se espera lo mejor.» Había anochecido cuando subió a la lancha del Almirantazgo en el muelle de Wi-

lloughby Spit. El timonel dirigió la embarcación por Hampton Roads hacia el Hotel Chamberlin en Fortress Monroe, donde Hewitt tenía una suite con su esposa Floride. Observó la silueta de los barcos amarrados en la gran bahía. Sus estructuras destacaban sobre la línea del horizonte, negras azabache, pero en las cubiertas se veía el ocasional resplandor naranja de los pitillos. Dentro de dos días, esta armada transportaría a 33.843 soldados, todos ellos bajo su responsabilidad.

Hewitt comió una cena ligera en el Chamberlin, luego se sentó en un sillón en la sala y abrió el periódico vespertino. Pocos minutos después, Floride Hewitt miró a su marido y lanzó un grito cuando le vio caído en el suelo. Hewitt se levantó lentamente, más sorprendido que atemorizado. «Supongo que me caí»,³⁴ dijo. Se despachó la lancha en busca del oficial médico, que examinó a Hewitt y le declaró sano, pero agotado. El almirante, advirtió el médico, debía descansar más.

AGRUPANDO LOS BARCOS

Al alba del 22 de octubre, en Hampton Roads reinaba un ruido infernal. A bordo de doce buques en cinco muelles distintos, los marineros vestidos con overoles y gorras blancas arrancaban el linóleo de las cubiertas, los paneles de madera y el corcho de aislamiento. Cientos de hombres quitaban la pintura de los mamparos con martillos y cinceles. Los incendios de barcos ocurridos ese otoño en las islas Salomón convencieron a las autoridades de que había que quitar todo el material inflamable de la Task Force 34, dando a la flota el aspecto bélico de un garaje a medio construir.³⁵

Desde Norfolk y Portsmouth en la ribera sur de Roads hasta Newport News y Hampton en el norte, los remolcadores esperaban a un grupo de cargueros en los embarcaderos. Batallones de estibadores hormigueaban en cada barco apilando en las popas las lonas que habían cubierto las escotillas y movían las botavaras por encima de las bodegas abiertas. Las pasarelas sujetaban las eslingas de carga a una uña de trinquete y los ruidosos cabrestantes a vapor ponían otra carga más en el barco. Por encima de la cacofonía de las remachadoras y las soldadoras y el chirrido de las raspaduras de metal, la música de *Over There* resonaba desde un depósito donde la banda había practicado su repertorio de guerra. «The Yanks are coming, the Yanks are coming...»

En las bodegas entraron tanques y cañones, botes de goma y motores fuera borda, municiones y ametralladoras, lentes de aumento y escaleras de mano, relojes de alarma y bicicletas. En las bodegas entraron tractores, cemento, alquitrán y más de un millón de galones de gasolina, casi todos en latas de cinco galones. En las bodegas entraron miles de metros de alambre,

maquinaria para perforar pozos, vagones de tren, 750.000 botellones de repelente de insectos y 7.000 toneladas de carbón en bolsas de arpillera. En las bodegas entraron zapatillas negras de baloncesto, 3.000 vehículos, altavoces, 5.000 metros de cuerdas de algodón y 100.000 dólares en monedas de oro confiadas personalmente a George Patton.³⁶ Y en las bodegas entraron una sección de palomas mensajeras, seis matamoscas y setenta rollos de papel insecticida para cada 1.000 soldados, además de 25 kilos de raticida por compañía.³⁷

Un contenedor especial, requisado el 18 de octubre con un mensaje urgente al Departamento de Guerra, portaba mil condecoraciones para heridos de guerra.³⁸

En teoría, sólo 800 personas en el mundo conocían el destino final de las flotas de ANTORCHA. Muchas cajas habían sido selladas y puestas bajo custodia para evitar cualquier filtración sobre el norte de África francés. Los libros de frases en francés con claves de pronunciación, para ser distribuidos en alta mar, revelaban perfectamente la ambivalencia de los aliados. Tanto se enseñaba «Yo soy tu amigo» como «Te mataré si te resistes».³⁹ Una emisora de propaganda, improvisada con un transmisor de Jersey City y un generador de una fábrica de tejidos de Carolina del Sur, estaba instalada secretamente en el acorazado *Texas*, con un texto para ser transmitido a las tribus beréberes: «Atención, nosotros, los guerreros sagrados de Estados Unidos, hemos llegado ... Hemos venido para liberaros».⁴⁰ Los responsables de intendencia no sólo habían acaparado toda la lencería que pudieron comprar, sino también 70.000 pares de gafas de sol y una cantidad similar de pañuelos de cuello confeccionados en un taller secreto de Filadelfia, así como 10 millones de tabletas de sal y 67.000 brazaletes con la bandera estadounidense, además de 138.000 imperdibles para fijarlos en las mangas de los uniformes. Unos rótulos en letras negras advertían: «No abrir hasta haber llegado a destino».⁴¹ Un suministro para treinta días de bombas, obuses y minas de gas venenoso había sido consignado en principio a un posterior convoy, pero a finales de septiembre fue cancelado cuando los comandantes aliados consideraron «muy improbable» que el enemigo usara armas químicas en los inicios de la campaña africana.⁴²

Usando una guía comercial Michelin de Marruecos, una imprenta oficial en las afueras de Washington pasó semanas reproduciendo toneladas de mapas que fueron llevados a las bodegas junto con cajas selladas de Baedekers, viejos números del *National Geographic*, guías francesas de turismo y el volumen «M» de varias enciclopedias. Correos secretos adquirieron en el extranjero mapas en relieve de yeso de los puertos y costas marroquíes. El Departamento de Guerra descubrió que los hombres provenientes del sindicato de pasteleros y panaderos eran quienes hacían los mejores modelos. Otras cajas secretas contenían unos peculiares tubos abiertos de 53 centíme-

tros con dardos de un kilo y medio, junto con un manual de instrucciones porque nadie en la Task Force 34 había oído hablar jamás de un lanzacohe-tes o cohetes antitanques o M9, pronto conocidos como bazucas.⁴³

Se suponía que todo el cargamento sería embarcado como carga de combate, un principio clave para acciones de guerra por el cual todo el equipo se almacena en orden inverso a la secuencia necesaria para un desembarco bajo fuego enemigo. En cambio, el único principio imperante fue el caos. El material había estado llegando a puerto desde finales de septiembre en vagones de tren tan mal marcados que en un momento se paralizó todo embarque mientras los soldados revisaban 700 cajas misteriosas que habían acabado por error en una vía muerta de Richmond.

Diferentes líneas de ferrocarril servían a distintos muelles, de modo que las cargas extraviadas tenían que ser transportadas a través de la bahía. Los muelles se llenaron de material; los cargamentos estaban tan mal preparados que los soldados que se encaramaban a los vehículos en busca de sus equipos rompieron casi una tercera parte de los parabrisas. La munición necesaria como lastre llegó tarde, obligando a algunos buques a regresar a los muelles para volver a cargar. Proyectiles de artillería, granadas extraviadas y TNT campeaban en los muelles o en las pasarelas, camarotes y dormitorios de las tropas. El capitán del *Lakehurst* confesó que un torpedo hundiría su barco en pocos minutos a menos que diera en los depósitos de gasolina y de municiones, con lo cual el hundimiento sería mucho más rápido.

Un oficial con una mente retorcida y una formación clásica tomó prestadas unas palabras de la *Eneida* para describir el puerto de embarque de Hampton Roads: «Forsan et haec olim meminisse invabit». Algún día, tal vez, la memoria de estas cosas será agradable. Algún día, tal vez, pero no muy pronto.⁴⁴

Ese jueves caótico, Patton voló de Washington a Norfolk en un avión C-47 de transporte con su maletín y un séquito de ocho oficiales de rango superior. Con su letra oblicua y rúnica, había escrito su testamento y un extenso texto para su esposa Bea sobre cómo cuidar a los caballos en su ausencia. A su cuñado escribió: «Mi proverbial buena suerte ahora debe dar el máximo de sí. Toda mi vida he querido liderar a un grupo de hombres en una batalla desesperada; ahora voy a hacerlo». A una amiga de la familia, señaló que para cuando ella leyera la carta: «Estaré muerto o no; si es así, prométeme un buen velatorio irlandés». Ahora, andando de buque en buque por los muelles, Patton inspeccionó la carga con la mirada posesiva de un hombre que pensaba utilizar cada bala, bomba y zapatilla de baloncesto. Cuando le preguntó a un joven capitán de intendencia cómo iba la carga, el oficial le contestó: «No lo sé, pero mis camiones han llegado sin novedad». Patton

se tomó un respiro para escribir en su diario: «Ésa es la respuesta. Si cada uno cumple con su deber, esta empresa aparentemente imposible se llevará a cabo. Cuando pienso en la grandeza de mi trabajo y tomo conciencia de quién soy, me quedo atónito, pero después de reflexionar me pregunto quién es mejor que yo. No conozco a nadie».⁴⁵ Fue la correcta autoevaluación de un hombre que había pasado las últimas cuatro décadas preparándose para este momento, desde el día que había llegado como un cadete más a West Point. Había pasado más de un cuarto de siglo desde que recibiera por primera vez el sabor intoxicador de la batalla y la fama durante la expedición punitiva a México en 1916, cuando por un instante se había convertido en un héroe nacional por matar a tres bandidos y haber atado sus cuerpos en los estribos del coche como si fueran trofeos de caza. Había sido ascendido a coronel a los 32 años durante la Gran Guerra y fue padre fundador de la guerra acorazada. Entonces, su carrera pareció haber llegado a su fin debido a la inactividad del ejército de entreguerras. A los cincuenta años, después de leer *Generalship: Its Diseases and Their Cures*, el clásico de J. F. C. Fuller, Patton había llorado amargamente porque ochenta y nueve de los cien grandes comandantes biografiados allí eran menores que él. Ahora, a los 56 años, le había llegado la hora del adiós.⁴⁶

Patton era una auténtica paradoja y lo seguiría siendo, un gran cúmulo de gestos calculados y emociones palmarias y espontáneas. Instruido, con dominio del francés y lleno de privilegios, podía ser grosero, descortés y presuntuoso. Había sintetizado su profundo estudio de la historia y de la ciencia militar en un manifiesto de ocho palabras: «Violentos ataques en todas partes y contra todo». En menos de tres años, sería el líder militar más famoso del siglo XX, una persona cuyo nombre, como los de Jeb Stuart y Phil Sheridan, evocaba el ímpetu y el brío de una carga de caballería. Moriría en menos de cuatro años y el obituario del *New York Times* publicaría el epitafio perfecto: «No fue un hombre de paz».

«Denme generales con suerte»,⁴⁷ había dicho recientemente Roosevelt a un oficial británico. En la reunión celebrada en el despacho oval la tarde anterior, el presidente había descrito con perspicacia a Patton como un hombre con suerte que además creía en ella. «Patton es fascinante», había escrito después de la reunión. Por su parte, muy propio de él, Patton había puesto de manifiesto su disgusto porque el presidente no le había dado un mensaje de «victoria o muerte» a Hewitt, de cuya determinación dudaba. «Un gran político», escribió en su diario Patton después de la reunión, «no es necesariamente un gran líder militar.»

Tampoco un gran líder militar era necesariamente un gran político, tal como Patton había demostrado en incontables ocasiones durante los preparativos de ANTORCHA. Mientras Hewitt preparaba sus barcos, Patton entrenaba a sus hombres y había afrontado esa tarea imponiendo su voluntad.

Su mando en ANTORCHA consistía en tres divisiones provenientes de diversas unidades (la 9.^a de infantería, la 3.^a de infantería y el 2.^o regimiento acorazado). Otras ocho divisiones tuvieron que cederle tanto equipo y tropas que tardaron seis meses en recuperarse. En las últimas dos semanas, Patton había viajado a diferentes cuarteles de Virginia y Carolina del Norte para inspeccionar las tropas y «endurecerles el alma». ⁴⁸ Más tarde, un comandante recordó que siempre se enteraba de las visitas de Patton porque las unidades así honradas invariablemente daban parte de que varios oficiales «habían sido puestos bajo arresto por haber incurrido en su ira». El 14 de octubre, Patton envió idénticas cartas a todos los oficiales a cargo de tropas. «Si no obtienen el éxito, no quiero verlos con vida», avisaba. «No veo razón alguna para sobrevivir a una derrota y estoy seguro de que si todos ustedes entran en batalla con igual resolución, triunfaremos, tendremos larga vida y hasta ganaremos un poco de gloria.» ⁴⁹

En un brindis en una base, Patton declaró: «A la salud de nuestras mujeres. Dios santo, qué viudas más guapas dejaremos». Su consejo a la 9.^a división para derrotar a los alemanes fue: «Cojan a esos pusilánimes hijos de puta por la nariz y denles una buena patada en los huevos». A otros les ordenó masacrar «en masa a esos hunos bastardos». En Fort Bragg, mientras se dirigía a las tropas que había capitaneado en la 2.^a división acorazada, las lágrimas le corrieron por las mejillas y se retiró del podio sin decir palabra. Los hombres le ovacionaron. En su diario, Patton se reprochó una vez más su «inclinación a exteriorizar emoción, un atributo muy poco militar». ⁵⁰

La mañana del viernes 23 de octubre, más de 150 jefes de compañía, capitanes de barco y oficiales de alto rango llenaron un depósito fuertemente vigilado en Norfolk. Hewitt habló brevemente revelando por primera vez que el destino sería África. Durante más de cuatro horas, los planificadores de ANTORCHA revisaron la operación hasta el último detalle. Terminaron con los procedimientos debidos para enterrar a los muertos y registrar sus tumbas.

Entonces, Patton subió a la tribuna con pantalones y botas de montar y una pistola con empuñadura de marfil a cada lado. Arengó a los hombres y señaló que mataría a cualquier soldado norteamericano que molestara a las mujeres marroquíes.

«Si tienen alguna duda sobre lo que deben hacer, se lo diré muy simplemente», dijo con su voz estridente y aguda. ⁵¹ «La idea es avanzar y normalmente se sabe donde está el frente por el ruido de los tiros. Para dejarlo aún más claro: supongamos que pierden una mano o una oreja o quizá parte de la nariz, y piensan que deben ir a primeros auxilios. Si yo los veo haciendo eso, será el último itinerario que hagan. Como oficiales, se espera que avancen.»

A continuación desafió a la marina a emular al almirante David Farragut, que había maldecido los torpedos en 1864, en la bahía de Mobile, pero, con-

tinuó Patton: «No tengo ninguna fe en que la maldita marina nos deje a menos de cien kilómetros de la playa o no se demore una semana para el previsto desembarco. No importa. Póngannos en África. Y nosotros caminaremos».

Terminó con arrogancia: «Atacaremos durante sesenta días y, entonces, si tenemos que hacerlo, sesenta más. Si avanzamos con desesperación a la máxima velocidad y luchamos, esa gente no podrá enfrentarse con nosotros».

Los hombres se pusieron firmes mientras Patton salía del recinto. La mayoría de los marinos y muchos de sus colegas del ejército nunca habían oído hablar de George S. Patton. Ahora sabían quién era.

Cuando se aproximó la hora de la partida, se desató la anarquía en los muelles. A veces Patton contribuía al desorden. En una mañana especialmente febril, entre las 8 y las 9, sus oficiales de intendencia cambiaron seis veces los planes de carga.⁵²

Sin embargo, más habitualmente, Patton, Hewitt y los demás oficiales daban muestras de inventiva para resolver problemas, algo que caracterizaría a los norteamericanos durante la guerra. A las once, los médicos militares cayeron en la cuenta de que la Task Force había almacenado sólo una pequeña fracción del necesario plasma sanguíneo. Experiencias recientes habían demostrado que el plasma, el fluido que queda después de eliminar los glóbulos rojos y blancos de la sangre, era sumamente eficaz para mantener con vida a los soldados heridos y que secado podía ser conservado sin refrigeración alguna durante semanas.⁵³ Con la autorización del Departamento de Guerra, hacia el final de ese día, el jefe médico del puerto había requisado prácticamente todo el plasma existente al este del río Mississippi y enviado tres bombarderos para transportarlo. Cuando el tiempo empeoró en Norfolk, el personal de tierra encendió grandes fogatas para guiar a los pilotos. Los camiones cruzaron el campo de aterrizaje y corrieron a toda velocidad hasta el puerto con mil preciosas unidades poco antes de que zarpara la flota.

No menos emocionante fue la historia del buque a vapor *Contessa*. Hacía semanas que el Departamento de Guerra buscaba un barco de poco calado capaz de navegar por las sinuosas aguas de un río marroquí hasta el aeropuerto de Port Lyautey, uno de los principales objetivos de Patton. Una búsqueda a escala mundial dio como resultado el *Contessa*, un herrumbroso lanchón de carga quemado por la sal y con un calado apenas superior a los cinco metros que había hecho su vulgar carrera transportando plátanos y cocos en el Caribe. Se le ordenó dirigirse a Newport News. El patrón, el capitán William H. John, un británico de cejas pobladas y bigote desaliñado en un rostro alargado y achatado, supo en puerto que cargarían mil toneladas de bombas, cargas de profundidad y combustible de alto octanaje

para la aviación y zarparían con rumbo a un destino desconocido. De inmediato, la tripulación desertó.⁵⁴

Descargaron las bananas del *Contessa* y el 24 de octubre lo subieron a un dique seco para un rápido calafateo y una reparación de las grietas en la quilla. El capitán John y un teniente de navío de la reserva llamado A. V. Leslie se dirigieron a la penitenciaría de Norfolk, donde los guardianes estatales ya habían identificado a los presos más sórdidos de Virginia. John y Leslie entrevistaron a cincuenta reclusos. Muchos eran marineros alcohólicos, «de mirada vidriosa e inestables al máximo», pero dispuestos a un viaje que había sido descrito como con buena paga y peligroso, y lejos de las celdas de Norfolk. Eligieron a quince hombres cuyas condenas quedaron conmutadas. Policías de la marina con armas antidisturbios les escoltaron hasta el *Contessa*. Secado y fuertemente emparchado, el lanchón frutero bajó del dique seco con el casco limpio y fue al Dique X, el muelle de las municiones, para empezar a embarcar el cargamento.

Toda la confusión que caracterizó el embarque de la carga ahora se reprodujo con la llegada a Hampton Roads de 34.000 soldados. Los trenes con las ventanillas cerradas cruzaron Norfolk y Portsmouth, a veces llegando al muelle correcto y a veces no. Muchos hombres se encontraban exhaustos tras haber viajado toda la noche y algunos, toda la semana. Un comandante de artillería, sospechando que iban a un campo de batalla tropical, había decidido aclimatar a sus hombres cerrando herméticamente las ventanillas de los vagones y transformándolos en lo que un oficial superviviente denominó «un sofocante infierno».⁵⁵

La policía militar patrullaba las vías y las estaciones de autobuses en busca de desertores. En los últimos seis meses, el ejército había presentado cargos de desertión contra más de 2.600 soldados, declarando culpable al 90 por 100. La indisciplina también plagaba las unidades que habían sido estacionadas durante semanas en Virginia. Tantos hombres poblaban el penal de Solomon's Islands en la bahía de Chesapeake durante los ejercicios anfibiaos que había una lista de espera para entrar en la cárcel; sólo el 3 de octubre treinta hombres pasaron por el consejo de guerra por distintas infracciones. Al presentir que irían a la guerra, muchos soldados bebían hasta perder el conocimiento. Los jefes distribuyeron panfletos de advertencia. «La verdad es que el abuso de las glándulas sexuales cansa y debilita a un hombre.» Finalmente, muchos hombres debilitados se arrastraron hasta los muelles.

Hubo establecimientos de Norfolk que sirvieron a quienes iban en busca de libertinaje antes de embarcar pese al ocasional letrero de «Prohibida la entrada a marineros y perros». La corrupción de la ciudad aumentaba con la llegada de cada nuevo regimiento. Cada noche, miles de hombres andaban de una punta a otra de Main Street, que era descrita como «la manzana más grande y más poblada de cervecerías de todo el mundo».⁵⁶ Los ta-

xis se convirtieron en burdeles rodantes y flotillas de caravanas con chicas se ocupaban de los concupiscentes.⁵⁷ El 18 de octubre, la policía antiviicio arrestó a 115 personas en «la mayor redada moral de la historia local». Con las celdas llenas a rebosar, el jefe de policía de la ciudad solicitó al gobierno que le proporcionara «un campo de concentración ... un campo lo bastante grande como para alojar a dos o tres mil mujeres». La dura realidad de la guerra, incluidos numerosos ataques de submarinos en las costas de Virginia, había llevado la ciudad a la histeria. Circulaban rumores de que los negros locales planeaban masacrar a los ciudadanos blancos durante un apagón eléctrico. Se decía que los organizadores habían comprado 300 piquetas en una ferretería del centro.⁵⁸

Los soldados, sobrios o no, encontraron el rumbo a los veintiocho barcos de transporte. Fueron desconectados los teléfonos públicos en todos los muelles y los ingenieros del puerto levantaron una alta valla alrededor de cada zona del puerto. «Si dicen adónde van, es muy posible que nunca lleguen allí», advertían los letreros de seguridad, lo que era absurdo porque muy pocos tenían una remota idea de su destinación. Algunos soldados inflaban condones con gas natural de los calentadores de las tiendas de campaña y los hacían volar en dirección a la ciudad con notas invitando a cualquier chica dispuesta a satisfacer las necesidades de un guerrero de viaje a que se saltase las medidas de seguridad. En un acto absurdo y final, el ejército insistió en que los hombres subieran a bordo por orden alfabético en vez de por unidad táctica. Miles y miles subieron por las rampas con pesadas mochilas militares y anduvieron horas arriba y abajo por las escaleras en busca de sus camaradas. Otros tuvieron que desembarcar de noche para reagruparse antes de regresar a bordo.⁵⁹

De ocho a doce oficiales compartían cada camarote. Tuvieron que acomodarse en cuatro literas una encima de la otra mientras que los coys ocupaban el resto del espacio disponible. Se decía: «Dios debe amar mucho a los soldados porque ha creado a tantos», entre otras cosas. Partidas de póquer y de dados proliferaron por las escaleras. Los marineros no paraban de fregar. Muchachos casi imberbes se tendían en los camastros y miraban con expresión ausente los mamparos o se esforzaban por poner por escrito en cartas a sus casas lo que todos ellos sentían. «Siento miedo. Te añoro. Te amo.»⁶⁰

Un distante fragor de cabrestantes señaló la subida de la eslinga con la última carga. Y un nuevo ruido se sumó a la barahúnda generalizada: el sonido de miles de soldados afilando sus bayonetas y sus puñales de combate cuerpo a cuerpo.

La madrugada del 24 de octubre reveló un bosque de mástiles y torretas a lo largo y ancho de Hampton Roads, de donde se disponía a zarpar la ma-

yor flota de guerra jamás reunida en aguas estadounidenses. Borrascas efímeras soplaban del Atlántico envolviendo a las embarcaciones con una niebla grisácea. Unas lanchas con los focos recubiertos transportaban a unos pocos oficiales que acababan de pasar una última noche con sus mujeres en el Hotel Chamberlin. Arropado con una capa náutica, Hewitt subió a bordo del buque insignia, el *Augusta*. El sonido en aumento de la sirena del contramaestre anunció la llegada del almirante.

En 1907, desde este mismo fondeadero, despedido con vítores patrióticos y ante la presencia de Theodore Roosevelt a bordo de su yate, el *Mayflower*, Hewitt había zarpado a navegar por el mundo con dieciséis acorazados en la Gran Flota Blanca. Para hacer menos aparatosa esta salida, Hewitt organizó una reunión en alta mar con varios de sus barcos más poderosos, incluido el nuevo acorazado *Massachusetts*, que había zarpado de Maine. Un contingente aún más numeroso esperaba a la Task Force cerca de Bermudas. Ese grupo contaba con el *Ranger*, el único verdadero portaaviones, y cuatro «portaaviones» de escolta, unos petroleros que habían sido revestidos con cubiertas de vuelo. Ninguno de los portaaviones tenía más de una decena de aviadore experimentados; la marina también informó que algunas tripulaciones incluían «apenas un puñado de oficiales y de hombres que habían visto agua salada alguna vez». ⁶¹ Pero de los 102 barcos de la flota, sólo el *Contessa* sufrió una grave demora. Aún cargando gasolina y bombas en el Dique X, seguiría al convoy a solas en dos días.

Patton se instaló en la cómoda cabina de capitán a bordo del *Augusta*. Había un montón de novelas de misterio en la mesilla al lado de la cama, junto con el Corán, que pensaba leer durante la travesía. A menudo practicaba ante el espejo feroces gestos marciales, pero aquí no había necesidad de teatro. Estaba solo como únicamente puede estarlo un mando de tierra que viaja a lejanos confines del mundo. ⁶²

«Ésta es mi última noche en Estados Unidos», había escrito en su diario la noche anterior. «Pueden pasar años antes de volver o quizá sea para siempre. Si Dios quiere, cumpliré mis deberes con mis hombres y conmigo mismo.» Pensó en la mañana del miércoles en Washington, hacía sólo tres días. Antes de ir a la Casa Blanca, había ido a ver en el hospital Walter Reed Army, en la calle 16, a su viejo héroe, el general John J. Pershing. El general, un débil anciano de 82 años, le hacía recordar sus aventuras en México, donde Patton había servido como ayudante de campo. «Me gustan los generales tan audaces que resultan peligrosos.» Patton besó la mano de Pershing, una mano desecada como una hoja caída, y le pidió la bendición. «Adiós, George», replicó el viejo general. «Que Dios te bendiga, te proteja y te dé la victoria.»

«Generales tan audaces que resultan peligrosos.» ⁶³ Él podía afrontar ese reto. A su viejo amigo Eisenhower en Londres le había escrito: «Debemos

pensar en vencer o ser aniquilados en Casablanca». También garrapateó dos notas a Bea. «Probablemente pase algún tiempo antes de que recibas una carta mía, pero estaré pensando en ti y amándote», dijo en una. En la otra, para ser abierta sólo «si se me declara oficialmente muerto», confesaba cuán difícil le resultaba expresar sus sentimientos por una mujer que había conocido a los 16 años. Se dirigía a ella como de ultratumba: «Tu confianza en mí fue lo único seguro en un mundo de tenebrosas incertidumbres».

Poco después de las siete de la mañana, el *Joseph T. Dickman* levó anclas y avanzó por las aguas, seguido por el *Thomas Jefferson*, el *Leonard Wood* y un majestuoso desfile de embarcaciones. Los destructores se adelantaron y entraron en las nieblas marinas, el barco en cabeza en la posición conocida como «Dead Man's Corner», mientras los transportes retiraban las redes antisubmarinas que protegían Hampton Roads. Impuesto el silencio en las radios, los ajustes de curso recorrían la flota en un éxtasis de señales luminosas y de banderas de códigos de señales. Los aviones patrulleros y dos dirigibles plateados vigilaban el canal que giraba al este en Cape Henry y Cape Charles. Aumentando la velocidad a catorce nudos, los barcos de transporte salieron de la boca del río James y cruzaron Thimble Shoals y Tail of the Horseshoe. Los soldados se ajustaron las chaquetas salvavidas y se amontonaron en las barandillas de cubierta mirando en silencio Old Point Comfort.⁶⁴

La madrugada era luminosa y ventosa.⁶⁵ Los ángeles pendían invisibles de los obenques y las crucetas. Los jóvenes destinados a sobrevivir y a morir de viejos cincuenta años más tarde recordarían siempre ese momento, cuando un ejército al alba partió a alta mar por una causa que aún ninguno de ellos comprendía del todo. En tierra, mientras la gran armada zarpaba majestuosamente, sus sueños, como seres vivos, entraron en las habitaciones donde dormían sus seres queridos.⁶⁶

ENCUENTRO EN CHERCHELL

Incluso antes de que la armada levantara anclas en Virginia, una reducida avanzadilla invasora ya se encontraba cerca de la costa africana. La partida era de menos de una decena de hombres; su misión valiente y arriesgada se convertiría en una de las más famosas operaciones clandestinas de la guerra.

Dio comienzo con una luz. El general de división Mark W. Clark apareció en el puente del submarino *Seraph* a las diez de la noche del 21 de octubre y enfocó con sus binoculares una luz brillante en la costa argelina. Sujetado con el fin de aguantar las sacudidas del submarino, paseó los lentes por la blanca línea del rompiente a tres kilómetros de distancia. Tras varios días de lento viaje submarino a cuatro nudos por hora desde Gibraltar, Clark desesperaba por llegar a tierra. Aunque el *Seraph* subía cada noche a la su-

perficie a cargar las baterías, el aire fétido del interior estaba tan viciado que no encendían las cerillas. Clark y los otros cuatro oficiales norteamericanos habían pasado el tiempo jugando incontables partidas de bridge y, después de unas lecciones impartidas por los comandos británicos a bordo, de otros juegos de naipes. Clark tenía la cabeza llena de chichones. Con su metro noventa de altura le resultaba imposible evitar los innumerables conductos y clavijas del submarino.

«Allí, a la izquierda, está la colina como pan de azúcar. Puedo ver su contorno contra el cielo», le comunicó al capitán del *Seraph*, el teniente Norman I. A. Jewell. Un pálido resplandor indicaba hacia el este el puerto pesquero de Cherchell, que se creía fundado por Selene, hija de Marco Antonio y Cleopatra. Argel estaba a menos de cien kilómetros de costa. Clark volvió a enfocar la luz que brillaba en el tejado de una granja aislada. «Hay una playa debajo de la casa. Y una mancha oscura detrás de la playa. ¡Esos son los árboles!», dijo Clark. «Sí, señor, éste es el lugar que buscamos.»

Jewell ordenó poner en marcha los motores. El *Seraph* avanzó hasta casi 400 metros del rompiente y allí permaneció subiendo y bajando con la marejada. La luna creciente iluminó la cubierta y el mar oscuro. Los comandos montaron diestramente las canoas, unos kayaks hechos con lonas y planchas de nogal americano. Clark y el resto de los hombres volvieron a verificar sus equipos, incluidos los cinturones llenos de dinero y 1.000 dólares en monedas canadienses de oro que se habían obtenido con dificultades el domingo por la tarde del Banco de Inglaterra en Londres. Cada hombre llevaba uniforme militar; seis sabotadores alemanes capturados con vestimenta civil y desembarcados de un submarino alemán en las costas de Nueva York y Florida habían sido ejecutados en la silla eléctrica del Distrito de Columbia hacía dos meses. Nadie en esta misión tenía la menor intención de ser ejecutado por espía.

Las primeras tres parejas de hombres lograron controlar las canoas y sentarse en aquel mínimo espacio, pero cuando Clark estaba a punto de bajar del submarino, el fuerte oleaje volcó el bote y al comando que ya estaba allí, el capitán Godfrey B. Courtney. «¡Tengo que desembarcar!», gritó Clark. «¡Tengo que desembarcar de inmediato!»⁶⁷ Trajeron otra canoa y uno de los norteamericanos cedió su sitio a Clark. La tripulación enderezó la embarcación volcada y rescató a Courtney de las aguas. Listos finalmente, los hombres se alejaron remando del *Seraph* y en formación V avanzaron hacia la luz por encima de la playa.⁶⁸

Mark Clark, Wayne para los amigos, era una extraña opción para liderar una misión clandestina detrás de las líneas enemigas. Como asistente de Eisenhower y jefe de planificación, conocía mejor que nadie la operación

ANTORCHA. Asimismo, era uno de los pocos norteamericanos que conocía Ultra, el grupo de inteligencia reunido en torno al desciframiento británico de los mensajes en clave de la radio alemana, un secreto tan insondable que en broma era conocido como QAL, «quemar antes de leer». Si las fuerzas de Vichy capturaban a Clark y lo entregaban a la Gestapo, las consecuencias serían incalculables tanto para ANTORCHA como para la causa aliada.⁶⁹

El hecho de que Eisenhower hubiera confiado la misión a Clark pese a los peligros que entrañaba era tanto una señal de su ingenuidad como comandante en jefe como de su fe en Clark, que se había convertido en su imprescindible álter ego. Los padres de Clark eran un militar y la hija de un inmigrante judío rumano; como cadete en West Point, se hizo bautizar como episcopaliano, el credo considerado más conveniente para los aspirantes a general. En la academia, le conocían por el Contrabandista por su habilidad para entrar dulces prohibidos en las barracas.⁷⁰ Aún más importante que eso fue que hizo amistad con un sargento de compañía, un cadete mayor que él llamado Ike Eisenhower. Gravemente herido por metralla en 1918, Clark, entonces un joven capitán, había sido destinado a una gira por Chautauqua predicando el evangelio de la vida castrense con un grupo de ventrílocuos, actores itinerantes y campaneros suizos.

Más recientemente, mientras servía como oficial en el Departamento de Guerra, se le atribuyó el diseño de técnicas de cadena de montaje para crear divisiones en serie. En junio de 1941, su superior le describió como una «rara combinación de atractiva personalidad con corazón decidido, fino tacto e inteligencia». Después de Pearl Harbor, Marshall le pidió una lista de diez generales de brigada para seleccionar al jefe de planificación de guerra. «Le doy un nombre concreto y nueve posibilidades», replicó Clark.⁷¹ «Dwight D. Eisenhower.» Años después, Eisenhower le dijo a Clark: «Tú eres más responsable que nadie en este país de la oportunidad que me dieron».

La deuda se pagó en agosto de 1942, cuando Eisenhower le nombró su jefe de planificación de guerra en Londres y subcomandante de la operación ANTORCHA. Pronto los dos norteamericanos se convirtieron en favoritos de Churchill y eran convocados con frecuencia al 10 de Downing Street y a la residencia del primer ministro en Chequers para realizar sesiones de brainstorming a medianoche. Clark describió gráficamente a Churchill con su bata holgada y zapatillas hablando de estrategia mientras bebía un brandy o devoraba una cena de última hora:

Cuando le pusieron la sopa delante, la atacó con ganas, la boca a cinco centímetros del líquido y el cuerpo doblado. Comía con un ronroneo y sorbiendo el líquido, y la cuchara volaba tan rápidamente de la boca al plato que

casi no se veía, hasta que limpió el fondo del plato y bramó con gusto: «¡Más sopa!». Dirigiéndose a los invitados, comentó: «Una buena sopa, ¿verdad?». ⁷²

Al igual que Eisenhower, en los últimos dos años Clark había sobrepasado a cientos de oficiales de mayor antigüedad durante su ascenso de comandante a general de división. Meticuloso y sagaz, también era dado a una autopromoción implacable que ofendía a sus amigos e indignaba a sus rivales. Entre estos últimos estaba Patton, quien confió a su diario a fines de septiembre: «Parece más interesado en su futuro que en ganar la guerra». ⁷³ Otro general calificó a Clark como el «genio perverso» ⁷⁴ de la fuerza aliada, pero ese epíteto caricaturizaba y ultrajaba su papel. En verdad, era un hábil comunicador, sus memorándum diarios a Eisenhower son pequeñas obras de arte de precisión y eficacia, pero estaba al albur de sus inseguridades. «Cuanto más estrellas se poseen, cuanto más alto se asciende, más expuesto está uno a cualquier peligro», afirmó en una ocasión. ⁷⁵ «La gente siempre está a la espera de una oportunidad para malinterpretar tus acciones.»

El viaje a Cherchell había sido organizado apresuradamente a petición secreta del general Charles Emmanuel Mast, un alto mando de Vichy en Argelia. Mast había enviado un mensaje diciendo que quería conferenciar con un mando norteamericano sobre el modo en que los aliados podían «entrar sin prácticamente disparar un tiro». Clark insistió en encabezar la misión, «contento como un niño con un juguete nuevo», con la posible aventura y la oportunidad de consumir el mayor golpe diplomático norteamericano de la guerra. ⁷⁶

Además de recoger información por medio de Ultra, los aliados se las habían ingeniado, por medio de seducciones y robos, para apropiarse de varios códigos diplomáticos de los italianos, los franceses de Vichy y los españoles. Washington también disponía de una red de espionaje en el norte de África: una docena de vicecónsules conocidos como los Doce Apóstoles, que técnicamente servían como «oficiales de control de alimentos» según un acuerdo comercial todavía en vigor entre Washington y Vichy. Pero los Apóstoles no eran de ningún modo espías profesionales. Uno había sido un vendedor de Coca-Cola en Mississippi y otro fue descrito como «un ornamento del Harris de París». ⁷⁷ Un tercero confesó más tarde: «Yo no sabía ni cómo abrir el cajón de un escritorio». El apóstol Kenneth Pendar, un ex arqueólogo de Harvard, reconoció: «Nosotros volamos ... para caer como Alicia en el País africano de las Maravillas». ⁷⁸ Un despectivo agente alemán informó en Berlín: «Se concentran enteramente en sus intereses sexuales, sociales y culinarios». Aunque de hecho los Apóstoles obtuvieron una valiosa información sobre puertos, playas y defensas costeras, no podían dar respuesta a la pregunta fundamental de si lucharían los franceses. Clark intentó averiguarlo. ⁷⁹

Sólo el ladrido de un perro y los murmullos del oleaje rompían el silencio reinante mientras Clark y el capitán Courtney esperaban a menos de 200 metros de la playa. Era poco más de la medianoche del 22 de octubre. La luz de la luna y la desnuda bombilla que se balanceaba en la ventana superior revelaron que la granja en el alto tenía tejas naranjas y las paredes de estuco cubiertas de hiedra. Desde la playa llegó la señal de todo en orden: guión punto guión de un código Morse «K». Inclclinados sobre sus remos, los dos hombres se deslizaron limpiamente a través del rompiente y se unieron a los demás que ya arrastraban sus botes por la arena.

De un olivar al borde de la colina salió un hombre alto y encorvado vestido con un jersey de cuello alto, zapatillas y una gorra de baloncesto. Era Robert Murphy, el diplomático norteamericano de mayor rango en Argelia y jefe de los Apóstoles. «Bienvenidos a África», dijo con aire de experimentado anfitrión recibiendo a los invitados. Clark dejó a un lado el pomposo discurso que se había preparado en francés y contestó simplemente: «Suerte que lo hemos logrado». Los hombres portaron a hombros las canoas y siguiendo a Murphy subieron la colina y traspasaron una gran puerta verde. Al entrar en un recinto con hileras de palmeras, pasaron la casa del propietario, un patriota francés llamado Henri Teissier, que miraba nervioso desde las sombras. Al ver a Clark con una carabina, otro francés murmuró: «¡Un general con escopeta! ¿Qué clase de ejército es este?». ⁸⁰ Después de esconder las canoas en una gran despensa, se reunieron en una pequeña habitación desordenada de la granja, donde celebraron su buena suerte con vasos de whisky antes de retirarse a descansar.

Murphy estaba demasiado excitado para dormir. El encuentro había sido obra suya y creía que si tenía éxito, el norte de África podía pasar a manos aliadas sin derramamiento de sangre. De 47 años, pálida piel irlandesa y «una alegría contagiosa», el hombre había crecido en Milwaukee. ⁸¹ Un pie destrozado en un accidente de ascensor le había impedido la entrada en el ejército en la primera guerra mundial; en cambio, había estudiado derecho antes de ingresar en el cuerpo diplomático. Con dominio del alemán y del francés, simpático y culto, pasó una década en París; allí estaba cuando llegaron los alemanes, y él, por orden de Washington, siguió a lo que quedaba del gobierno hasta Vichy. Había ayudado a organizar un envío de casi 2.000 toneladas de oro del Banco de Francia a Dakar en un crucero estadounidense, y Roosevelt, que siempre apreciaba a un agente encantador, nombró a Murphy su representante personal en el África francesa con la admonición: «No se moleste en contactar con el Departamento de Estado». Durante meses, Murphy había viajado entre Washington y Londres, a veces disfrazado de teniente coronel porque, según señaló el general Marshall, «nadie presta la más mínima atención a un teniente coronel». ⁸² En

sus frecuentes viajes al norte de África, contrabandeaba transmisores de radio en la maleta diplomática.⁸³

Debido a su inclinación natural al *statu quo* conservador, los franceses libres de Charles de Gaulle recelaban de Murphy y lo desdénaban por «creer que Francia consistía en la gente que cenaba con él». El diplomático británico Harold Macmillan llegó a la conclusión de que Murphy «tiene el hábito incorregible de ver a todo el mundo y coincidir en todo con todos». Bob Murphy hacía caso omiso de esos comentarios con una sonrisa de indiferencia y con la convicción de que él era una apuesta personal de Roosevelt.

A las seis de la mañana llegó en coche de Argel el general Mast con un séquito de cinco oficiales. Murphy despertó a Clark y los otros para hacer las presentaciones y luego ofreció un desayuno de café y sardinas en la sala. De baja estatura, complexión recia y con dominio del inglés, Mast había sido capturado por los alemanes en 1940 y repatriado después de meses de reclusión en el famoso penal sajón de Königstein. Pese a su cargo de vicecomandante de la 19.^a compañía del ejército de Vichy, Mast tenía el corazón de un insurrecto. Si los norteamericanos invadían el norte de África, le dijo a Clark, debían considerar hacerlo en primavera, cuando los oficiales rebeldes estuvieran totalmente preparados para poner el hombro. Clark tenía órdenes estrictas de no revelar que ANTORCHA estaba en marcha y respondió vagamente: «Lo mejor es hacer algo pronto. Tenemos el ejército y los medios».⁸⁴

Durante más de cuatro horas, los generales intercambiaron falsedades. Mast presionó para que los aliados se pusieran de parte de su jefe Henri Giraud, un general veterano cuya reciente y valiente fuga de Königstein había avivado la resistencia francesa. Si ustedes traen a Giraud de su escondite en el sur de Francia, prometió Mast, todo el norte de África «se lanzaría a la revuelta» y se uniría apoyándolo como símbolo del resurgimiento francés. Con armas suficientes, y aquí Mast casi lloró al describir el estado calamitoso de las tropas francesas, el norte de África podía reunir una fuerza de 300.000 combatientes haciendo causa común con los aliados, todos bajo el mando inspirado de Giraud. También instó a una invasión simultánea del sur de Francia para evitar que Alemania dominara la parte del país que aún controlaba Vichy.

Clark tamizaba cuidadosamente las propuestas de Mast. Prometió el envío inmediato al norte de África de 2.000 armas automáticas, promesa que no se cumpliría. En una rara muestra de sinceridad, reconoció que la invasión simultánea del norte de África y de Francia continental excedía los medios aliados. Pero aseguró a Mast que cualquier ataque sería algo más que el asalto relámpago de Dieppe en agosto. Una fuerza de invasión de África implicaría a medio millón de hombres y 2.000 aviones. Se trataba de una exageración multiplicada por cinco.