

# La otra Ultra

## La inteligencia de transmisiones y la lucha para abastecer el ataque de Rommel hacia el Suez

Vincent P. O'Hara y  
Enrico Cernuschi

Derechos reservados por los autores

*El artículo originalmente fue publicado en inglés en la revista Naval War College Review, número de verano de 2013*

**D**ESDE LA REVELACIÓN del secreto del programa Ultra en 1974, se ha aceptado en general, que la inteligencia Ultra —es decir, los códigos de alta complejidad del Eje, descifrados por una unidad interinstitucional centralizada de Gran Bretaña llamada la Escuela de Códigos y Cifras del Gobierno (GC y CS) en Bletchley Park— proporcionó una ventaja decisiva a Gran Bretaña sobre sus adversarios del Eje y esta ventaja fue especialmente significativa en la lucha contra el transporte marítimo hacia África del Norte. Desde 1977, Harold C. Deutsch, un historiador y jefe de investigación de la OSS (u Oficina de Servicios Estratégicos, el predecesor de la Agencia Central de Inteligencia en la Segunda Guerra Mundial), concluyó que la “estrangulación sistemática de los servicios de abastecimiento [de

Rommel]” debido al conocimiento de los horarios y rutas de los convoyes del Eje fue un “ingrediente decisivo de la victoria en el Mediterráneo... de Gran Bretaña”. Las conclusiones de Deutsch, formuladas hace 36 años, han sido afirmadas en historias oficiales y populares y, siguen siendo fundamentalmente indisputables hoy en día.<sup>1</sup>

La geografía de la campaña en África del Norte, la cual se libró desde junio de 1940 hasta noviembre de 1942 entre las fuerzas del Imperio británico y las potencias del Eje de Italia y Alemania, exigió que casi todos los materiales de guerra tuvieran que enviarse a las líneas del frente por vía marítima. En el caso del Ejército italiano-alemán, los cargamentos solo podían llegar a los puertos sumamente distanciados de Trípoli, Benghazi y Tobruk.

Estos puertos solo pudieron acomodar pocos buques de carga a la vez, lo que limitó el tamaño de los convoyes y, durante el período del avance más grande del Eje de julio a octubre de 1942, estaban muy lejos de las líneas del frente. Otra

---

*Vincent P. O'Hara es historiador naval y autor de diversos libros sobre el tema de la guerra naval en la Segunda Guerra Mundial, el más reciente de ellos es In Passage Perilous: Malta and the Convoy Battles of June 1942 (2012); es coautor, junto con Enrico Cernuschi, del libro titulado Dark Navy: The Regia Marina and the Armistice of 1943 (2009) y editor de On Seas Contested: The Seven Great Navies of the Second World War (2010). Su obra también ha sido publicada en periódicos y anuarios que incluyen Warship, MHQ y Storia Militare. Cuenta a su haber con una licenciatura en Historia de la Universidad de California, en Berkeley.*

*Conte di Monterenzio Dottor Enrico Cernuschi, Cavaliere di Devozione del Sovrano Ordine Militare di Malta e Nobil Homo, es oriundo de Pavia, Italia, y es historiador naval y autor de dieciséis libros, el más reciente de ellos es el titulado La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale: una bibliografía critica (1944–2009) (2010). Es coautor junto con Erminio Bagnasco, del libro titulado Le navi da guerra Italiane 1940–1945 (2003) y con Vincent O'Hara del libro titulado Dark Navy. La obra del Dottor Cernuschi también ha sido publicada en publicaciones que incluyen Rivista Marittima, Storia Militare y Warship.*

dificultad que enfrentaron las potencias del Eje fue que una base militar británica, en Malta, estaba justo en medio de las líneas de transporte marítimo de Italia a Libia. Sin embargo, en junio de 1942 un ejército italiano-alemán avanzó 200 millas a Egipto y amenazó el canal de Suez. El Eje planeó continuar su avance hasta El Cairo, Suez y, tal vez, más allá. Sin embargo, para hacerlo el Eje necesitaba combustible, municiones, soldados, vehículos y otros materiales de guerra, y estos, salvo unos soldados y pequeñas cantidades de combustible y municiones, solo podían llegar por mar.<sup>2</sup>

En este punto crucial, los británicos hicieron todo lo posible para interrumpir el flujo de los materiales de guerra que necesitaba el *Panzerarmee Afrika* de Rommel. Según la historia oficial, *British Intelligence in The Second World War*, escrita, principalmente, por F.H. Hinsley, un analista de Bletchley Park, la capacidad de los británicos de recolectar y descifrar gran parte de las transmisiones secretas del Eje, especialmente las transmisiones encriptadas por el Enigma, un dispositivo supuestamente impenetrable, les dio una comprensión del curso y composición de todos los convoyes del Eje que iban a África antes de que zarparan. La Ultra contribuyó a la derrota del avance del Eje al Canal de Suez porque permitió el hundimiento selectivo de buques tanques, cuando negó el combustible necesario al *Panzerarmee Afrika* justo antes de su asalto final para alcanzar el río Nilo, el 30 de agosto de 1942. Hinsley escribe lo siguiente: “De los 48 buques hundidos del Eje entre el 2 de junio y 6 de noviembre... solo uno (766 toneladas) no fue reportado al Medio Oriente por la GC y CS, mientras que todos, menos dos de los restantes 47 buques la Escuela de GC y CS, proporcionó, ya sea, su ubicación en puerto o ancladero, o el itinerario o ruta de la travesía final, con mucha antelación para que las autoridades operacionales detectaran y atacaran.”<sup>3</sup>

Sin embargo, el historiador Ralph Bennett —un traductor de Bletchley Park y autor de una obra sobre el tema de la inteligencia Ultra— escribe lo siguiente: “Pero, nuevamente, es lógico preguntarse por qué [con toda esta gran ventaja]

el índice de hundimiento no fue más alto”<sup>4</sup> De hecho, muy pocos historiadores han cuestionado cómo Italia, con algún apoyo de Alemania, pudo entregar, como lo hizo, la gran mayoría de los abastecimientos enviados a África. Durante un período de 36 meses, 2,67 millones de toneladas de materiales, combustible y municiones fueron enviados a África —casi todos eran buques italianos con escoltas italianas— de los cuales llegaron 2,24 millones de toneladas. Las entregas excedieron 90% durante 17 meses y solo dos veces; en noviembre de 1941 y en mayo de 1943, el porcentaje de las entregas bajó menos de 50%. Aún en los meses decisivos de julio y agosto de 1942, antes de la ofensiva final de Rommel y Ultra a toda marcha, Malta como una base de fuerzas ofensivas, cruciales puertos de abastecimiento a corta distancia de ataque de los aeródromos en Egipto y submarinos que operaban desde las bases en Haifa, Malta y Gibraltar, más de 85% del material de guerra enviado de puertos europeos llegaron a África.<sup>5</sup>

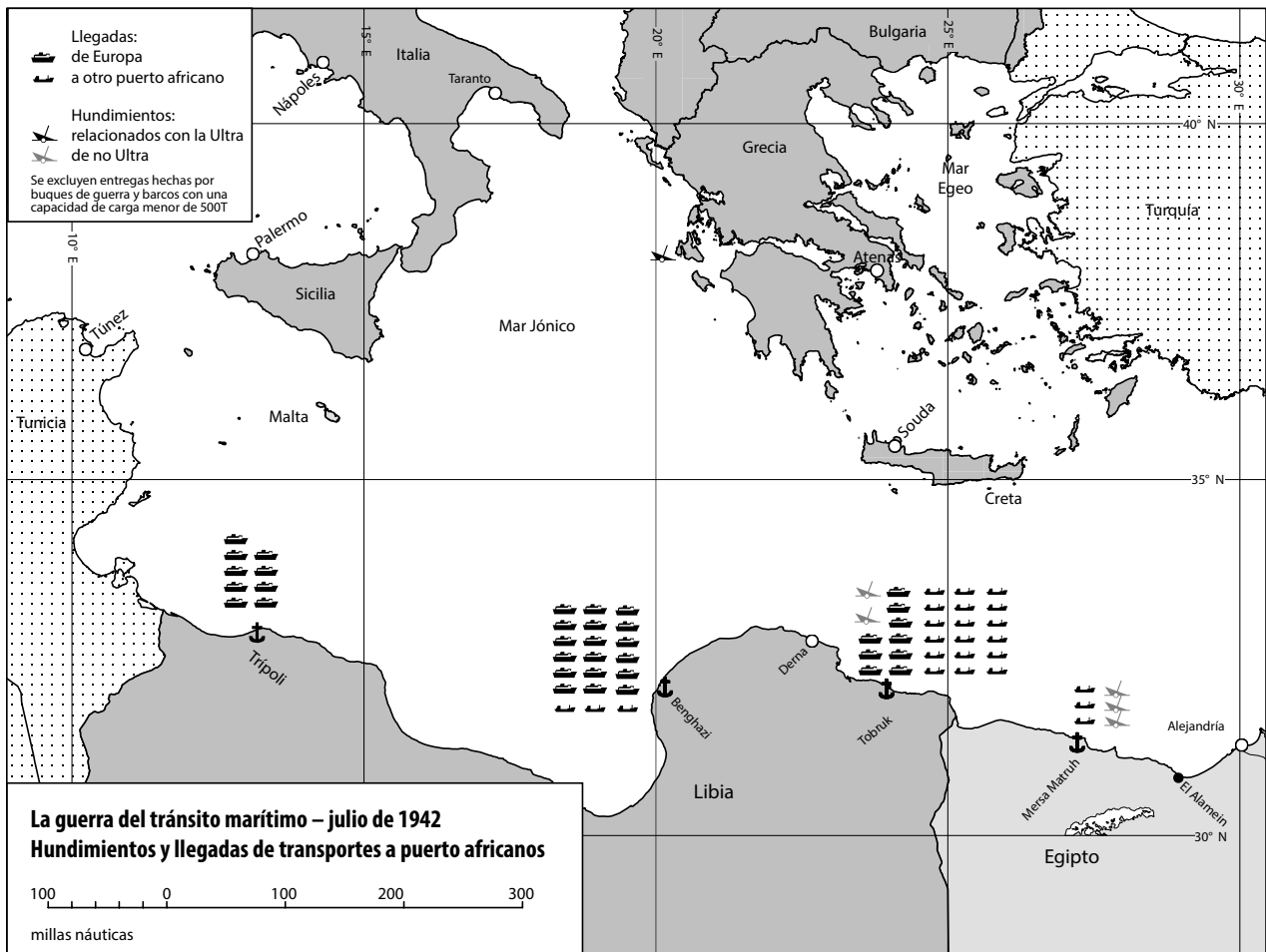
En el presente artículo, se examina el impacto que tuvo la inteligencia en la guerra contra el transporte marítimo dos meses antes del combate de Alam el Halfa, que concluyó el 2 de septiembre de 1942. Además, se muestra que la información de la Ultra no siempre fue precisa ni oportuna y que Hinsley exagera el efecto que surtió la Ultra, acreditándole hundimientos que no tuvieron nada que ver con la inteligencia recolectada de transmisiones (SIGINT) ni con el tráfico a África. Además, da a conocer el papel que desempeñó el servicio de inteligencia de la Armada de Italia, el *Servizio Informazioni Segreto* (SIS). El SIS proporcionó inteligencia que muchas veces compensó por la SIGINT oportuna y relevante de la Ultra con la que contaba Gran Bretaña. Los criptógrafos permitieron que la *Supermarina*, el cuartel general de la *Regia Marina*, Armada de Italia, ubicada en Roma, frecuentemente descifrara, en menos de una hora, las encriptaciones recopiladas de radio de baja complejidad de los aviones británicos y, más lentamente, los códigos de alta complejidad de los buques de guerra y bases terrestres. El sistema de comunicaciones y mando de la *Supermarina*

diseminó la información casi en tiempo real, lo que aumentó el valor operacional de su SIGINT. Los británicos no estaban conscientes de este hecho en ese entonces y esto ha seguido casi completamente desconocido desde esa época.

## EL SIS

La historia de la Escuela de Códigos y Cifras del Gobierno en Bletchley Park ha sido relatada en muchas ocasiones. El SIS es menos famoso. Para 1940 fue organizado en seis secciones (*uffici*). La sección A era la administración, la sección B recolectaba y descifraba las comunicaciones de radio enemigas, la sección C analizaba y distribuía la información de inteligencia, la sección D operaba las redes de inteligencia basadas en el extranjero, la sección E llevaba a cabo las operaciones de contraespionaje y la sección F supervisaba la

censura. El SIS contaba con 150 estaciones de recolección de transmisiones de radio en Europa, África del Norte y el Medio Oriente y usaba motonaves pesqueras en el Atlántico y Mediterráneo de buques espías. Mientras se desarrollaba la guerra, la sección B llegó a ser la fuente de inteligencia más importante de la Armada italiana y el número de personal aumentó de 24 en 1940 a más de 200 en 1942, con un cuerpo administrativo del SIS de aproximadamente 1.000 en total. El SIS administró la mayoría de la actividad de inteligencia naval en el Mediterráneo, porque los esfuerzos de la *Abwehr* (inteligencia militar) de Alemania se centraron en las comunicaciones de radio de los Aliados en el Atlántico y las transmisiones rusas. Las prácticas del pasado habían establecido un procedimiento en el que los socios del Eje hicieron un esfuerzo conjunto para descifrar los mensajes de alto valor



a través de una conexión por teletipo entre los servicios de inteligencia de las dos armadas. Sin embargo, esta coordinación disminuyó con el tiempo y en julio de 1942, la cooperación fue mínima: los alemanes consideraron a los italianos indisciplinados, los italianos consideraron a los alemanes arrogantes y ninguno de los dos confiaba del otro.<sup>6</sup>

### El aumento en Alam el Halfa, julio de 1942

En julio de 1942, 94% de las 97.794 toneladas de materiales, combustible y municiones enviados de puertos italianos y griegos arribaron a puertos en África del Norte. El impacto que tuvo la SIGINT, tanto británica como italiana en este tráfico puede demostrarse con una evaluación de cómo afectó los principales convoyes del mes.

Un convoy rumbo a Libia, que constaba de motonaves *Monviso*, *Nino Bixio* y el buque alemán *Ankara*, escoltados por tres destructores italianos y cinco lanchas torpederas, zarpó de Taranto el 2 de julio a las 1300 horas. A las 1418 horas del mismo día en un mensaje Enigma descifrado se alertó a los británicos de que este convoy había salido del puerto. Los detalles sobre la ruta y los escoltas siguieron en una transmisión de la Ultra a las 1523/2 (o sea, a las 1523 horas, el 2 de julio): “Buque *Monviso* y convoy *Monviso*... seguirán las rutas costeras seguras hasta las cuatro horas y 30 minutos [0430], el 3 de julio cuando *Sagittario* y *San Martino*, después de haber llevado a cabo un barrido desde el punto Manzana... se unirían al convoy que, posiblemente pasarían por un punto al suroeste del cabo Gherogambo a la una hora, un minuto, el viernes, el 3 [de julio], cuando las previas rutas e instrucciones... estarían en vigencia”.<sup>7</sup> Esta era la inteligencia específica y oportuna y el convoy estaba bajo ataques de bombarderos a gran altura y bombarderos torpederos con base en Malta y Egipto o por el submarino *Turbulent*. Sin embargo, el convoy llegó a Benghazí sin sufrir daño alguno —un resultado, en gran medida, influenciado por los criptógrafos de la sección B del SIS, *Ufficio Beta*. A fin de proteger la inteligencia especial, era política británica, solo atacar a los convoyes que habían sido detectados

primero por métodos convencionales. De este modo, frecuentemente se usaba la Ultra para posicionar a los aviones de reconocimiento a fin de que pudieran “localizar” los convoyes. En la noche del 2 de julio, el SIS interceptó un mensaje de radio con tiempo/fecha de 2040/2 de la base en Malta a los aviones de reconocimiento YU3Y y 86KK ordenándoles cambiar el rumbo y explorar 30 millas al este de sus posiciones actuales. Los británicos se comunicaban con sus unidades operacionales en este tipo de situaciones por medio de un sistema de encriptación mecánico llamado SYKO. Este sistema constaba de listas que se movían manualmente para revelar letras o números debajo. Las tarjetas de SYKO se cambiaban todos los días, pero frecuentemente se repetían después de un corto período, lo que ayudaba a los criptógrafos italianos en su tarea. Mientras se descifraban los mensajes, la radiogoniometría determinaba las posiciones exactas de los aviones de reconocimiento como el acimut 350 de Benghazí a una distancia de 150 y 90 millas, respectivamente. A las 2140 horas del 2 de julio, la *Supermarina* emitió un mensaje de advertencia *PAPA* (*Precedenza Assoluta sulla Precedenza Assoluta*, o prioridad más alta) al comodoro del convoy, que inmediatamente alteró su curso para frustrar la exploración enemiga.<sup>8</sup> A pesar del cambio de curso, el avión de reconocimiento H3TL se comunicó con la base en Malta a las 0330 horas del 3 de julio e informó que había localizado al convoy. El SIS interceptó esta transmisión y la *Supermarina* emitió una alerta en menos de 30 minutos, lo que resultó en otro ajuste de curso.<sup>9</sup>

La *Supermarina* protegió la seguridad de sus propias comunicaciones por medio del uso de significados ocultos planeados de antemano para los mensajes no cifrados. Por ejemplo, un mensaje en lenguaje claro, en una frecuencia monitoreada por el comandante del convoy, enviado al arsenal de Venecia, solicitaba la disponibilidad de un repuesto específico el cual podía significar que el convoy había sido localizado y tenía la libertad de maniobrar independientemente. De necesitarse más información, le seguía una transmisión en el código principal de la Armada italiana — el



*Stato Maggiore 16 Segreto* (o SM 16 S) —o en el código SM 19 S. El código SM-16 S de alta complejidad constaba de 45.000 grupos, mientras el más comúnmente usado, el SM 19 S, consistía en 16.000. Después de introducirse la nueva edición en julio de 1940, no se llegó a descifrar ninguno de los dos códigos. En contraste con los códigos italianos, en el verano de 1942, Bletchley Park, en una hora, podía descifrar los códigos Enigma de la Fuerza Aérea y sistema ferroviario de Alemania y los códigos del Ejército y Armada de Alemania en 48 horas. Estas fuentes constituyeron la gran mayoría de los mensajes de la Ultra. Además, eran vulnerables los mensajes transmitidos por medio del código C 38 M, un dispositivo de código mecánico de mediana complejidad, comprado por los italianos de Suecia en 1940, para aliviar la presión del volumen de comunicaciones en el único cable de telégrafo restante entre Italia y Libia, que en ese entonces, lo usaba la Armada para cuestiones administrativas y de transporte.

El intervalo entre la descodificación de un mensaje tipo PAPA emitido por el comando naval y el mensaje que contenía la primera advertencia de un almirante de guardia en la sala de estado era corto, porque la distancia entre los criptógrafos y la sala de estado era menos de diez metros. Este método económico y eficaz para diseminar la información de inteligencia, que la *Supermarina* desarrolló en dos años de guerra, dependía de la capacidad de la sección B de, rápidamente, descifrar los códigos de baja complejidad de Gran Bretaña. Por su carácter, este tipo de códigos son menos seguros que los códigos de alta complejidad, pero su propósito era retardar el tiempo suficiente la descodificación de los mensajes para dejar los contenidos de un mensaje específico de poco valor. La capacidad de la sección B de producir, de manera rutinaria, transcripciones en mucho menos de una hora se compara con más de tres horas para las intercepciones hechas en Alejandría y Malta de las transmisiones de radio de los aviones de reconocimiento italianos.<sup>10</sup>

Después del cambio de rumbo le siguió la alerta PAPA enviada un poco después de la intercepción a las 0330 horas, el convoy *Monviso* continuó al sur sin incidente alguno durante la mañana y

la tarde del 3 de julio. Luego, el SIS interceptó mensajes de radio transmitidos por XZ3D a las 1515/3 y 1613/3, descifrándolos en un periodo de 18 a 32 minutos, respectivamente. Estos indicaron una amenaza inminente; de hecho, Malta había ordenado desplegar un grupo de 8 bombarderos torpederos tipo *Beaufort* para el ataque. A las 2010 horas, seis de los bombarderos localizaron al convoy, alertado de antemano y, perdieron la mitad de su fuerza. Si bien los sobrevivientes alegaron haber dado un posible golpe, el hecho es que no atinaron al blanco.<sup>11</sup>

A las 0018 horas del 4 de julio, el avión N1KL emitió un avistamiento, seguido por otro a las 0042 horas; el ZZ7P emitió un tercer avistamiento a las 0100 horas. Cinco aviones tipo *Wellington*, dos de los cuales estaban provistos con torpedos y los otros con bombas de 500 libras, salieron de Malta, pero los destructores que escoltaban al convoy tenían una densa cortina de humo en el lugar y lo mejor que los *Wellington* pudieron alegar era cuasi-golpes y un torpedo arrojado a ciegas en medio del humo. Por último, la mañana siguiente, la Fuerza Aérea Real (RAF) desplegó tres aviones *Wellington* y tres aviones B-24 de Egipto. Los *Wellington* no pudieron localizar el convoy y los B-24 dejaron caer sus bombas pero no acertaron al blanco.<sup>12</sup>

El 4 de julio, mientras que el convoy continuaba hacia el sur, el submarino *Turbulent* lo interceptó y atacó a las 1030 horas y, nuevamente, a las 1415 horas. La lancha torpedera *Pegaso*, equipada con sonar, contraatacó ambas veces y rechazó el ataque del submarino. Finalmente, los buques mercantes entraron al puerto de Benghazi a las 1845 horas del 4 de julio, llevando 8.182 toneladas de municiones y otros materiales de guerra, 1.247 toneladas de petróleo y lubricantes, 439 vehículos y 7 tanques.<sup>13</sup> La inteligencia Ultra había dado a los británicos un aviso oportuno de la salida del convoy y proporcionó los detalles de ruta y escolta necesarios, pero el SIGINT italiano había dejado que el convoy evadiera un ataque, como mínimo y frustrara dos más.

La siguiente acción aeromarítima se libró alrededor de un convoy que consistía en buques de carga

italianos *Cittá d' Agrigento*, *Cittá di Alessandria* y *Cittá di Savona*, el buque tanque *Alberto Fassio* y los buques de vapor alemanes *Delos* y *Santa Fé*, protegidos por tres escoltas italianas y tres alemanas. Esta gran fuerza fue el tema de una descodificación tipo “Emergencia Ultra”, con tiempo/fecha de 1756/7, que especificaba la hora de salida y ruta.<sup>14</sup> El convoy salió de la bahía Souda, Creta rumbo a Tobruk a las 2140 horas del 8 de julio y procedió sin dificultad el día 9, mientras que aviones caza alemanes interceptaron la única respuesta británica, un vuelo de cinco aviones B-24 de Egipto.<sup>15</sup>

La *Supermarina* previó nuevas rondas de ataques después de que el SIS descifrara las transmisiones emitidas a las 1715 y 1815 horas por el avión de reconocimiento 7XGD, que proporcionó datos sobre 7 buques de vapor y cuatro destructores que se desplazaban al sur. Un informe subsecuente del mismo avión, transmitido a las 2000 horas, generó una alerta tipo PAPA 25 minutos después.<sup>16</sup> Mientras tanto, desde Egipto, despegaron 10 aviones tipo *Wellington* armados con torpedos y otros 6 armados con bombas. De los bombarderos torpederos, solo dos encontraron el convoy, quienes informaron que la “cortina de humo estorbó el ataque y los resultados no se pudieron observar”; los bombarderos dejaron caer sus bombas e incorrectamente alegaron dos golpes contra un destructor. La *Supermarina* siguió la acción, que descifró las transmisiones emitidas por bombarderos individuales a Alejandría a las 2245/9, 2349/9 y 0105/10.<sup>17</sup> Un segundo ataque nocturno llevado a cabo por cuatro aviones *Albacore* (de los 8 que habían despegado) incorrectamente alegaron un golpe probable y dos posibles. Una fuerza de 9 bombarderos tipo Hudson no pudo localizar el convoy (con una excepción) hasta después del amanecer y su ataque “fue rechazado por fuego A.A. [antiaéreo] intenso”. Por último, salieron 6 aviones tipo *Beaufort* pero no pudieron localizar al enemigo. El convoy entró intacto al puerto de Tobruk, lleno de barcos naufragados, a las 1350 horas del 10 de julio. La SIGINT proporcionó información constante a la *Supermarina* sobre lo que sabía el enemigo y alertó al comandante

del convoy de los ataques. En un mensaje de la Ultra emitido a las 1927/10 (2127 hora local), se informó a El Cairo que había arribado el convoy, lo que invalidó las aseveraciones de los aviones *Wellington* y *Albacore*.<sup>18</sup>

La gran cantidad de las descodificaciones que inundó a los británicos en el comando del Medio Oriente era abrumadora. Si hemos de usar el día de la llegada del convoy como un día típico, el Cairo recibió 68 mensajes de la Ultra —16 de estos estaban clasificados como “Emergencia” o “Emergencia Ultra”; 26 de los mismos estaban relacionados al transporte marítimo del Eje. Un mensaje de emergencia típico informó lo siguiente: “Se prevé que el buque auxiliar *Arsia* probablemente saldrá a las 0200 horas de hoy, el 10. Su cargamento, destinado al Ejército *Panzer* incluyó uno cero cero toneladas de combustible anaranjado enlatado. Comentario, el puerto de salida probablemente es Derna [Libia], con posible rumbo a Mersa Matruh [Egipto]” (2019/10 de julio de 1942). En realidad, el nombre del buque era *Arria* y sus 75 toneladas de cargamento llegaron a Matruh el 15 de julio.<sup>19</sup>

### Las rutas costeras

El puerto de Mersa Matruh, capturado por Rommel el 28 de junio, era de gran importancia porque su pequeño puerto solo se encontraba a 100 millas detrás de las líneas del frente. El 3 de julio, el comando de la *Regia Marina* en Tobruk envió al pequeño buque de vapor *Pontinia* a Matruh con municiones desesperadamente necesitadas. La travesía, bajo la escolta de un cañonero italiano, se dio sin incidente alguno —tal vez, apoyada por un mensaje PAPA enviado el 4 de julio a las 2300 horas, 48 minutos después de la intercepción de las órdenes de Alejandría para que dos aviones atacaran el buque.<sup>20</sup> Los aviones exploraron en vano y 535 toneladas de municiones fueron entregadas el 5 de julio. Satisfecho con esta iniciativa, el vicealmirante Eberhard Weichold, oficial de enlace alemán de mayor jerarquía con la *Supermarina* y el Comandante del Comando Naval Alemán, en Italia, ordenó a los buques de carga alemanes *Brook* y *Sturla* llevar 1.200 toneladas de municiones a

Matruh. Llegaron el 8 de julio y para la mañana del día 11, habían desestibado su cargamento. No había disponible escolta alguna para su travesía de regreso y, por lo tanto, los buques de carga se quedaron y fueron hundidos en la noche del 11-12 de julio en un bombardeo llevado a cabo por destructores británicos.

Hinsley menciona esta acción como un caso en que la inteligencia Ultra produjo un éxito británico, con base en un mensaje emitido a las 1025/9, el día siguiente del arribo de los transportes, indicando que los dos iban a Mersa Matruh.<sup>21</sup> Los buques *Sturla* y *Brook* estaban completamente descargados cuando los hundieron y los destructores británicos solo los atraparon en el puerto porque (un hecho desconocido para los británicos) asuntos de mantenimiento impidieron la salida de los barreminas alemanas que tenían la misión de escoltarlos en su travesía de regreso a Tobruk. En mensajes subsecuentes de la Ultra también se indicó que “esta acción obstaculizó el puerto de Matruh, aún para abastecer a los submarinos” y que el hundimiento de los buques *Brook* y *Sturla*, así como la destrucción de un depósito de combustible en el puerto de Tobruk había ocasionado la pérdida de 200 toneladas de municiones y 180 toneladas de combustible. Estos mensajes son ejemplos de la información poco confiable que la Ultra frecuentemente generaba: de hecho, la motonave *Cittá d’Agrigento* llegó a Matruh el 16 de julio con 460 toneladas de artillería y municiones, mientras que, como fue relatado, los dos transportes hundidos no tenían carga alguna.<sup>22</sup>

Weichold guardó el *Cittá d’Agrigento* en Matruh, con la intención de usar el barco como señuelo en una emboscada con lanchas tipo S (lanchas torpederas rápidas) en colaboración con una recientemente establecida estación de radar tipo *Freya*, tripulada por los alemanes. Las lanchas tipo S frustraron un bombardeo en la noche de 18-19 de julio, pero la Armada Real regresó la noche siguiente con dos cruceros y 6 destructores, incluyendo dos de tipo Hunt asignados a lidiar con las lanchas torpederas pequeñas y hundieron al *Cittá d’Agrigento*. Los británicos se enteraron de su éxito en un mensaje de la Ultra enviado

a las 0452/22. Sin embargo, en otro ejemplo de cómo los mensajes alemanes que, frecuentemente descifraban los británicos contenían información provisional o imprecisa, en este mensaje, se indicó que el buque había sufrido cuatro golpes cuando, de hecho, solo había sufrido uno.<sup>23</sup>

En las semanas siguientes, un flujo constante de buques de desembarco, pequeños barcos de vapor y barcos de pesca al arrastre llegaron a Matruh. Numerosos mensajes de la Ultra tuvieron que ver con el tema del tránsito marítimo tipo “barcaza”, pero muchos de estos tránsitos también estaban apoyados por los oportunos mensajes PAPA. Para el 1 de septiembre, 91 travesías de embarcaciones menores habían entregado más de 10.000 toneladas de material a Matruh. Aunque algunas embarcaciones habían sido averiadas o encalladas en las docenas de ataques llevados a cabo por los aviones cazas y bombarderos británicos, sus cargamentos fueron preservados, o las pérdidas ocurrieron en el puerto (donde los cargamentos pudieron ser recuperados), o en la travesía de regreso a Tobruk, cuando no llevaban carga alguna.<sup>24</sup>

### **En el mar abierto: continúan los combates de convoy**

La motonave *Rosolino Pilo* salió de Brindisi [Italia] a las 2150 horas del 20 julio, escoltada por dos destructores y dos lanchas torpederas. En un mensaje de la Ultra emitido a las 1124/21, basado en la descodificación de un mensaje Enigma de la Fuerza Aérea alemana, se avisó a El Cairo que los alemanes estaban coordinando una escolta aérea para el convoy del 22 de julio. Sin embargo, a las 1130 horas, 12 bombarderos torpederos tipo *Beaufort* de los escuadrones 217° y 39° atacaron la motonave *Pilo* a lo largo de la costa frente a Navarino, Grecia. No hubo alerta PAPA. Los pilotos alegaron un golpe y en un mensaje de la Ultra de 1558/21, se indicó que la *Pilo* había sido golpeada por un torpedo y se reuniría con un remolcador, pero, en realidad, el ataque no tuvo éxito. Menos de una hora más tarde, una descodificación Ultra subsecuente de tipo “Emergencia Plus Z” reveló que había

una “leve indicación” de que la *Pilo* continuaba rumbo a Benghazi. Esto fue confirmado por otra transmisión de emergencia a las 1816/21, en la que se informaba que, de hecho, el torpedo del avión *Beaufort* no había atinado al blanco y el convoy “con casi toda certeza continuaba rumbo a Benghazi”. Sin embargo, a las 2003/21 en un tercer mensaje de emergencia de la Ultra, se indicó que la *Pilo* había cambiado su rumbo a Navarino, donde dos lanchas torpederas suplementarían su escolta.<sup>25</sup>

Ciertamente, la motonave *Pilo* hizo un desvío a Navarino, pero luego, nuevamente, cambió su curso a Benghazi. En un mensaje Ultra transmitido a las 0334/22, se anunció la nueva ruta. El día 23, 12 bombarderos B-24 atacaron a la *Pilo*, sin efecto alguno, cerca de Benghazi. La motonave amarró en África a las 1700/23 con 19 tanques, 106 otros vehículos, 717 toneladas de combustible, 146 soldados y 2.907 toneladas de materiales y municiones. Si bien la Ultra había meticulosamente rastreado el tránsito del buque, en diversos casos, también había emitido información errónea o confusa sobre su destino y ruta.<sup>26</sup>

A las 1300 horas del 23 de julio, la motonave *Vettor Pisani* y dos lanchas torpederas salieron de Taranto [Italia] rumbo a Tobruk. A las 0140 horas del 24 de julio, el avión de reconocimiento QZ7J —actuando conforme a los mensajes de la Ultra emitidos a las 1701/22 y 0023/23, en los que se especificaba la hora de salida, curso y velocidad estimados —avistó al pequeño convoy. El SIS interceptó el informe del avión y generó una alerta PAPA a las 0210 horas. Una transmisión a las 0103/24 de otro avión británico llevó a una segunda alerta PAPA a las 0235 horas, mientras que un informe subsecuente del QZ7J a las 0237 horas provocó una tercera alerta PAPA a las 0405 horas.<sup>27</sup> A pesar de las alertas, 6 aviones *Beaufort*, con base en Malta, localizaron al convoy de la *Pisani* a las 0730 horas. Después de lanzar cinco torpedos, observaron una explosión, humo oscuro y un fuego rojizo. Uno de los torpedos había atinado al blanco y la *Pisani* fue encallada en Cefalonia [Grecia]. Al principio, pareció posible reparar los daños, pero el incendio continuó incontrolado y

el buque se convirtió en pérdida total. La Ultra confirmó el éxito del ataque a las 1051/24.<sup>28</sup>

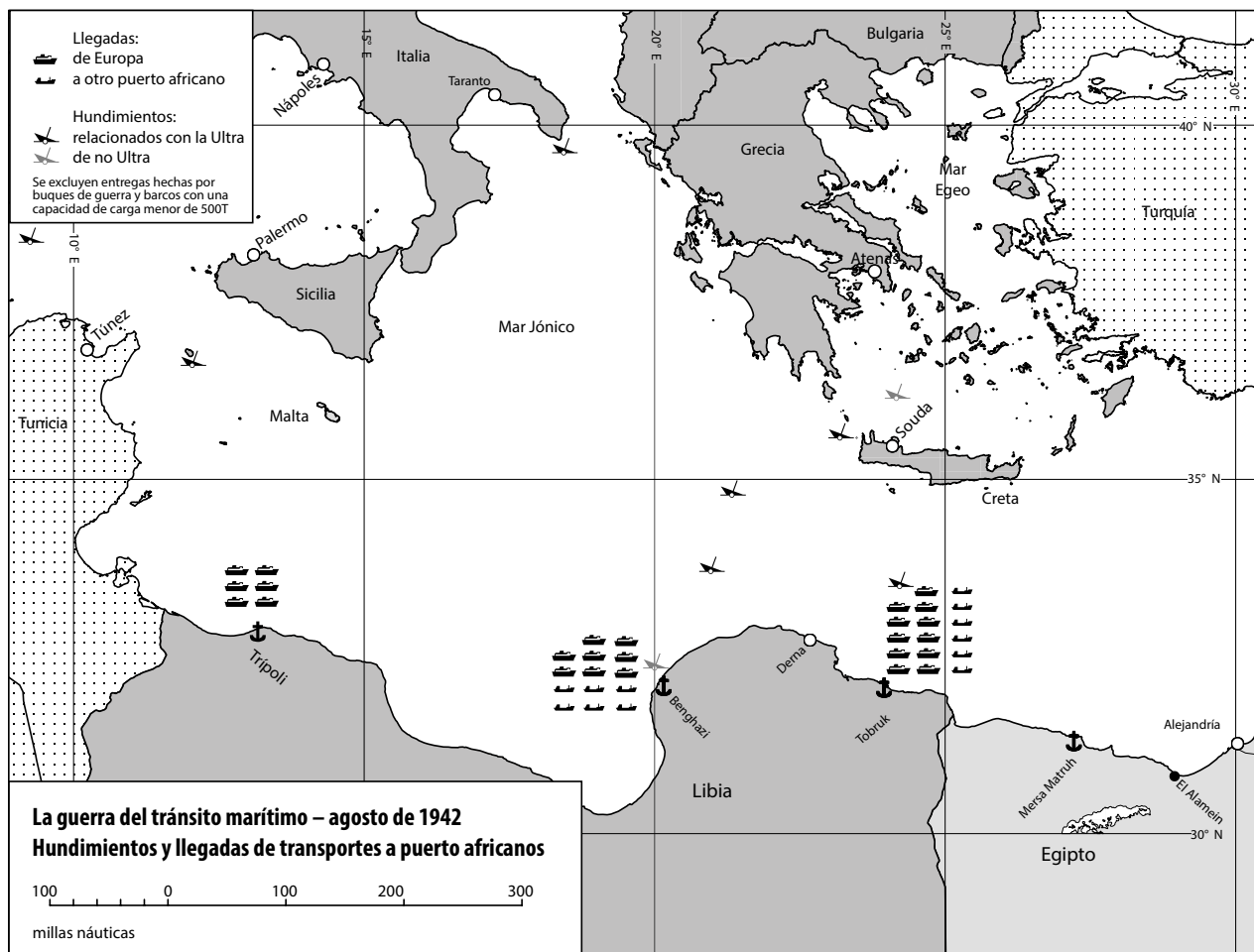
El 25 de julio, los buques de vapor *Milano* y *Aventino*, cada uno cargado con vehículos, materiales y más de 900 tropas y, escoltados por 7 destructores y lanchas torpederas, salieron de Bari [Italia] rumbo a Benghazi por Pireus [Grecia]. A las 0325/26, en una alerta PAPA, se avisó que tres bombarderos torpederos de Egipto estaban buscando el convoy. El conocimiento de las frecuencias de radio del enemigo y el uso liberal de la radio por los pilotos que sobrevolaban el mar de noche, permitió que la estación de radiogoniometría de *Regia Marina* en Porto Palo, Sicilia, rastreara los aviones de exploración. La noche siguiente, Porto Palo detectó un submarino británico situado en la ruta del convoy y emitió una alerta PAPA a las 1950/27 que resultó en un cambio de curso evasivo. Mientras tanto, El Cairo había recibido un mensaje de la Ultra emitido a las 1713/27 en el cual se informaba que los dos buques de vapor iban rumbo a Pireus y “de allí a un puerto desconocido”. Esto fue confirmado a las 2127 horas.<sup>29</sup> El SIS rápidamente descifró cuatro mensajes adicionales de las unidades de reconocimiento aéreo el 29 de julio y ordenó al convoy navegar alrededor de las amenazas. El 29, el convoy del *Milano* entró a la bahía Souda [Creta], donde sufrió un ataque fallido por 11 bombarderos B-24. Luego, los buques salieron a las 2330 horas. El *Milano* arribó seguro a Benghazi a las 0945 horas del 31, seguido por el *Aventino*, que se tardó en llegar tres horas debido a daños en el motor. En un mensaje de emergencia enviado a las 0736/30 se había avisado a El Cairo de su salida de Souda, pero en el siguiente mensaje de la Ultra, enviado a las 2015/30, se declaró que los buques estaban programados a regresar a Pireus de Benghazi a las 1000 horas del 31. En vista de que eso fue antes de la llegada del *Aventino* a Benghazi, indudablemente, el mensaje era incorrecto. En un mensaje subsiguiente, enviado a las 0355/31, se aclaró que se preveía que los buques atracarían en Benghazi el 31. Las noticias de los problemas con el motor del *Aventino* se recibieron en El Cairo a las 1321 horas, casi tres horas después de que el mismo entrara al puerto.<sup>30</sup>



El 28 de julio, a las 1210 horas, 6 bombarderos torpederos *Beaufort* y tres bombarderos del mismo tipo atacaron el *Monviso*, que había salido de Brindisi a las 1515 horas un día antes. La intercepción se basó en una detección rutinaria hecha a las 0700 horas del 28 y no en la inteligencia especial. Los aviones atinaron al blanco con un torpedo de los cinco lanzados, lo que incapacitó a la motonave, la cual luego fue remolcada a Navarino. En el único mensaje relacionado con la Ultra, transmitido a las 1917/28, se informó a El Cairo que el *Monviso* había sido golpeado y remolcado a Navarino.<sup>31</sup> A las 1525 horas del 3 de agosto, el submarino *Thorn* hundió al *Monviso*, que —los daños del ataque aéreo habían sido leves— había salido de Navarino para Benghazi el día anterior, escoltado por dos destructores. Los mensajes de la Ultra relativos al *Monviso* después del ataque aéreo

fue uno del 29 de julio, en el que se reveló que el buque había sido reparado y continuaría su travesía y, en otro mensaje enviado a las 1230 horas del 3 de agosto, se especificó que se preveía su llegada a Benghazi el 2 de agosto.<sup>32</sup>

En el mes de julio, Hinsley le acredita a la Ultra una contribución en el hundimiento de cinco transportes del Eje en el Mediterráneo.<sup>33</sup> Durante todo el mes, 40 transportes y buques tanques salieron de puertos italianos y griegos rumbo a África. De estos, 38 arribaron. La destrucción del *Vettor Pisani* fue debidamente atribuida a la información de la Ultra. En los casos de los otros buques alegados —el *Brook*, *Sturla*, *Cittá d' Agrigento* y *Delos* (fueron hundidos por un ataque de bombardeo en Tobruk el 30 de julio, después de haber descargado su cargamento)— La Ultra proporcionó información administrativa, tales como el hecho de que un barco había arribado



a su destino, o los resultados de un ataque previo. No proporcionó información que contribuyera a la destrucción del buque.

### Los convoyes en el mes de agosto

En las dos primeras semanas de agosto, el tránsito marítimo rutinariamente continuó su travesía a África. En un mensaje de la Ultra transmitido a las 1858 horas del 30 de julio, se proporcionó a El Cairo la fecha de salida y ruta de la motonave *Tergeste*, que había salido del canal de Corinto a las 1200 horas del 1 de agosto. No obstante, llegó a Benghazi el 3, luego de una tranquila travesía. El 4 de agosto, el buque de vapor *Tagliamento* atracó en Benghazi. El 29 de julio, la Ultra había alertado a El Cairo sobre los datos de tránsito del buque de vapor. Sin embargo, su travesía libre de riesgos fue apoyada por una advertencia PAPA, transmitida a las 2150/3, sobre una posible amenaza de submarino; a esto le siguió una emisión británica hecha por Malta a todos los submarinos a las 2125/3 con base en un informe de avistamiento generado por el avión QZ7J. Este mensaje fue seguido por una comunicación a las 0100/4 de que el mismo avión había lanzado un ataque pero no había observado resultado alguno.<sup>34</sup>

El 3 de agosto a las 0600 horas, las motonaves *Sestriere* y *Nino Bixio*, protegidas por dos destructores y tres lanchas torpederas, salieron de Brindisi. Tres horas antes, el buque *Ankara*, acompañado por cuatro destructores, había salido de Taranto. El Cairo recibió la información de estas salidas provenientes de los mensajes de la Ultra del 31 de julio y el 1, 3 y 4 de agosto, dando los datos sobre cursos y llegadas previstas.<sup>35</sup> Los dos convoyes se unieron a las 1930 horas del 4 de agosto y sufrieron una sucesión de ataques aéreos, que comenzaron con un ataque fallido de gran altura de crepúsculo por 10 B-24 a una distancia de 150 millas al noroeste de Derna [Libia]. Diez aviones *Wellington* provenientes de Malta, armados con torpedos, atacaron más tarde en la noche. Una advertencia PAPA transmitida a las 0115/5 fue recibida después de que los exploradores británicos iluminaran el convoy con bengalas. Sin embargo, al usar las comunicaciones de radioteléfono de VHF entre

los buques y el radar de fabricación alemana a bordo del *Legionario*, el buque almirante de la flotilla, el comandante del convoy confundieron a los bombarderos torpederos. El Diario de Guerra del Ministerio de la Armada señaló que, “la cortina de humo de la escolta de destructores impidió la observación [de] los resultados”. De hecho, no había ningún resultado que observar. El convoy terminó su travesía sin otro incidente, atracando en la tarde en Tobruk y Benghazi. De los buques, se desestibaron 88 tanques, 340 vehículos motorizados, 4.381 toneladas de combustible y lubricantes y, 5.227 toneladas de materiales y municiones.<sup>36</sup>

El 6 de agosto, el submarino *Thorn* atacó, sin éxito, al buque tanque italiano *Rondine* durante su travesía de África a Grecia. El 7 de agosto, el mismo submarino lanzó un ataque contra el buque de carga *Istria*, nuevamente sin éxito y se hundió en un contraataque efectuado por el *Pegaso*. El 7 de agosto, el submarino *Proteus* atacó, sin resultado, al afortunado *Rondine*. El 8 de agosto, el submarino *Unbroken* atacó sin éxito al buque de vapor *Algerino*, que regresaba a Italia en lastre. El 10 de agosto, el submarino *Utmost* no acertó al buque de carga *Siculo*. Ninguno de estos encuentros fue resultado de la inteligencia especial, aunque un mensaje de la Ultra transmitido el 4 de agosto reveló la salida del *Rondine* e *Istria*.<sup>37</sup>

El 7 de agosto, el *Proteus* hundió al buque de carga alemán *Wachtfels*. Hinsley considera dicho hundimiento una contribución de la Ultra en las pérdidas de tránsito marítimo del Eje, con base en un mensaje transmitido el 4 de agosto en el cual se indicó que el *Wachtfels* salía de Souda a Tobruk el 8 o 9 de agosto. El *Proteus* estaba en el área cuando *Wachtfels* salió el 6 de agosto y hundió al gran buque de vapor alemán la mañana siguiente. La información de la salida del *Wachtfels* fue descifrada y transmitida a El Cairo doce horas más tarde. Este episodio es un ejemplo de cómo la Ultra frecuentemente repetía la información anterior. Además, el *Wachtfels* estaba navegando en lastre al norte de Souda a Pireus, no del sur a Benghazi, como lo indicó la Ultra.<sup>38</sup>

El 9 de agosto, el buque de vapor *Aprilia* entró a Tobruk. Había salido de Souda a las 1905 horas

del 7 de agosto y cambió su rumbo esa noche después de que fue alertado por un mensaje PAPA de que había sido detectado por un avión, el cual urgentemente pedía un ataque pro bombardero torpedero. El 10 de agosto, el *Santa Fé* atracó en Benghazi, un hecho observado en un mensaje emitido a las 2204/11 en el que se declaró lo siguiente: “Un buque no identificado llegó a Benghazi de Italia el lunes, 10 [de agosto]”. Esta información fue precisa, pero en un mensaje de emergencia subsecuente transmitido a las 1803/16 se informó que “el buque desconocido mencionado [el 11 de agosto] salió de Benghazi el 15 en lastre rumbo a Souda”. Si este mensaje produjo actividad ofensiva alguna, fue en vano, porque ningún barco salió de Benghazi ese día. Una transmisión que advertía la salida del buque misterioso había sido demorada y se recibió en la mañana del 17 (junto con una identificación provisional). En realidad, el *Santa Fé* salió de Benghazi el 20 de agosto.<sup>39</sup>

Al tomar acción basado en buena información, el *Porpoise* hundió al buque de vapor italiano *Ogaden* el 12 de agosto cerca de Ras el Tin [Egipto]. En el mensaje crítico, generado a las 0233/12, se había declarado que el blanco iba rumbo a Tobruk a lo largo de la ruta costera y estaría cerca de Derna a las 0430 horas el 12 de agosto. El *Porpoise* arrojaba minas cerca de Sollum [Egipto] y el comando había avisado que el submarino preveía la llegada eventual de su víctima. No había ninguna PAPA correspondiente.<sup>40</sup> En la noche de 14/15 de agosto, el submarino *Taku* no acertó al buque de carga alemán *Menes*, que regresaba a Europa. Luego, avistó al buque tanque *Stige* de la Armada de Italia y lo atacó, nuevamente, sin resultado; el *Stige* entró al puerto de Tobruk el 15 de agosto. Al atardecer del mismo día, el submarino *Porpoise* atacó un convoy compuesto de las motonaves *Lerici* y *Ravello*, escoltadas por un destructor y tres lanchas torpederas. El *Porpoise* hundió la *Lerici* y luego resultó averiado en un contraataque de la lancha torpedera *Polluce*. En un mensaje de la Ultra emitido a las 0712/9, se había avisado a El Cairo de las escoltas y puertos de salida del convoy y, en otro mensaje emitido a las 1801/13, se dieron los detalles de rumbo. La *Supermarina* generó dos

mensajes PAPA al comandante, avisándole que su convoy había sido detectado por el reconocimiento aéreo del enemigo, pero este aviso no le permitió evitar el submarino.<sup>41</sup>

El 16 de agosto, el *Menes* evadió otro ataque de submarino, esta vez llevado a cabo por el *Porpoise*. El mismo día, la *Ravello* arribó en Benghazi y el buque de vapor *Davide Bianchi* entró a Tobruk, Las escoltas del *Bianchi*, el destructor alemán *Hermes* y la lancha torpedera italiana *Partenope*, rechazaron un ataque de bombarderos torpederos a plena luz del día el 15 de agosto y otro, la noche siguiente. Los dos ataques aéreos enemigos habían sido precedidos por alertas PAPA solamente enviadas a la *Partenope*, porque la *Supermarina* no dio sus capacidades de descodificación a la, cada vez más, desconfiada *Kriegsmarine* (en parte debido a la sospecha de que las transmisiones alemanas por medio de Enigma habían sido comprometidas). En otro mensaje de radio, enviado a la lancha torpedera a las 0315/16, 20 minutos después de que el SIS lo interceptara, se declaró lo siguiente: “He perdido contacto con el enemigo”. Esto ayudó a reducir la tensión de las interminables horas oscuras en alta mar.<sup>42</sup>

A las 1633 horas del 17 de agosto, el submarino *Turbulent* lanzó torpedos contra la *Nino Bixio* y la *Sestriere*, que regresaban de Libia. En el ataque, la *Bixio* resultó averiada y tuvo que ser remolcada. El convoy fue el tema de un número de mensajes de la Ultra, los más relevantes fueron transmitidos a las 2104/16 y 0101/17, en el que se informaba que el convoy recibiría una escolta aérea y proporcionó detalles de la ruta.<sup>43</sup>

### Los blancos especiales: Buques tanques

Mientras los aviones y submarinos británicos cazaban a los buques de transporte italianos, crecía una lucha en el liderazgo del Eje. Después de concluir que la acción contra el convoy *Pedestal* a Malta, el Mariscal Ugo Cavallero, Jefe de Estado Mayor del Comando Supremo y el Mariscal Albert Kesselring, Comandante del *Oberbefehlshaber Süd*, regresaron a su prioridad más alta —la captura del canal del Suez antes de que la constantemente monitoreada concentración británica abandonara esta imposible

conquista. Después del fin de la ofensiva del Eje en El Alamein el 2 de julio, Rommel había recibido abastecimientos en volúmenes superiores de 50% mayores que el consumo mensual de su ejército. Sin embargo, tenía dudas de comenzar una nueva ofensiva. Dieciséis meses de estrés y de vida dura en el desierto afectaron su estado de salud.<sup>44</sup> Kesselring llegó a Egipto el 17 de agosto para convencer a Rommel de que se comprometiera con este último esfuerzo. Como respuesta, Rommel se quejó de la falta de abastecimientos y la incapacidad de la Armada italiana de entregarlos. Fue una vieja canción, una muy bien acogida en Berlín pero no con Kesselring, un ex oficial de artillería bien versado en la logística. A pesar de la historia contada por las cifras verdaderas, Rommel declaró que necesitaba 30.000 toneladas más de combustible, 2.672 toneladas de municiones y 500 vehículos. Todo tenía que estar en las líneas del frente el día del ataque, previsto a comenzar en la noche de 30 de agosto. Fue una solicitud poco realista, porque las entregas de combustible jamás excedieron 24.000 toneladas en una quincena. Después de una disputa sobre los términos exactos, al final, los dos mariscales de campo acordaron en que 13 días antes de que comenzara la ofensiva, Kesselring y el Comando Supremo organizarían la entrega de 5.700 toneladas de combustible adicionales, 2.000 toneladas de municiones y 295 vehículos.<sup>45</sup> Mientras que se negociaban estas metas incrementadas, continuaban las entregas rutinarias. A las 1540 horas del 17 de agosto, seis aviones *Beaufort* provenientes de Malta atacaron la motonave *Rosolino Pilo* y dos destructores que iban rumbo a Trípoli. Después de que los aviones *Spitfire* y *Beaufighter* de largo alcance rechazaron la cobertura aérea del convoy compuesto de aviones *Ju-88*, los *Beaufort* lanzaron sus torpedos a una distancia de 550 metros. Un torpedo atinó al blanco, lo que dejó al *Pilo* muerto y hundido en la popa. Más tarde, en la misma noche, el submarino *United* encontró al buque dañado y lanzó un torpedo a corta distancia, lo que dio inicio a una enorme explosión. En un mensaje de la Ultra del 14 de agosto, se reveló que la *Pilo* estaba preparada para zarpar y se dieron detalles del cargamento. No hubo alerta PAPA.<sup>46</sup>

Dicho hundimiento no afectaba la agenda de la ofensiva de Rommel, porque la carga que transportaba la *Pilo* estaba destinada a unidades en Tripolitania [Libia]. No obstante, la motonave *Cittá di Alessandria* se cargaba con una parte de los abastecimientos adicionales que habían sido prometidos. La motonave salió de Souda el 18 de agosto. Un mensaje PAPA transmitido a las 2200/18, 20 minutos después de la intercepción de un informe de avistamiento de un avión de la Fuerza Aérea Real británica, llegó demasiado tarde: 12 aviones *Wellington* (cinco de ellos bombarderos torpederos) ya habían encontrado el buque y a sus dos escoltas. Sin embargo, y a pesar de que se alegró un “posible golpe de torpedo en la M/V [motonave] de 6.000 toneladas, seguido por humo y chispas”, el ataque no tuvo éxito.<sup>47</sup> El buque mercante arribó a Derna la mañana siguiente y continuó a Tobruk. Un mensaje Ultra enviado a las 2230/18 tenía cierta información sobre los datos de la travesía: “En algún momento antes de las 1650 horas, del martes 18, [convoy] procedería un curso de 270 grados durante 40 millas para hacer recalada en Derna... [C]omposición del convoy desconocido”. Después de esto, no se recibió nada hasta que llegó un mensaje en el que se confirmaba su llegada en Tobruk, cuatro horas a posteriori.<sup>48</sup>

El 19 de agosto, el buque tanque *Pozarica* recibió una advertencia PAPA que ayudó al mismo y a su escolta, evitar un ataque aéreo, pero a las 0856 horas del día siguiente, cerca Corfú [Grecia], 12 aviones *Beaufort* del 39° Escuadrón y 10 aviones *Beaufighter* provenientes de Malta atacaron y golpearon al *Pozarica* con uno de los 12 torpedos lanzados.<sup>49</sup> A pesar de los daños, el *Pozarica* pudo alcanzar la costa Jónica. El 21 de agosto, 9 aviones *Beaufort* del mismo escuadrón con cinco *Beaufighter* armados con bombas atacaron nuevamente. Lanzaron 9 torpedos a una distancia de 640 metros y alegraron tres éxitos. A pesar de todo, el *Pozarica* permaneció a flote y luego regresó a Italia. La travesía de este buque, ruta, escolta y carga habían sido el tema de un número de mensajes de la Ultra, el más crítico fue transmitido a las 0311/19 (datos de travesía) y otra a las 0450/20 (salida). No se perdió la carga del *Pozarica*, pero



no había sido entregada a los tanques de Rommel y el nervioso estado mayor del Mariscal de Camp comenzó a protestar a gritos.<sup>50</sup>

Un poco antes del mediodía del 23 de agosto, el buque de vapor *Pugliola*, escoltado por dos destructores y una lancha torpedera, entró a Tobruk. En un mensaje PAPA generado a las 1740/21, se informó a la *Supermarina* que una hora antes, el avión 7XGZ había avistado el convoy al sur de Creta. Esto ayudó a compensar por un mensaje de la Ultra transmitido a las 1431/21, en el que se informaba que el *Pugliola* estaba en alta mar.<sup>51</sup> El buque entregó 1.860 toneladas de municiones y material, que fue cargado, en su totalidad, a bordo de barcas motorizadas e, inmediatamente, transbordado a Mersa Matruh. Además, el 23, siete barcas llegaron a Tobruk directamente de Italia con 100 toneladas de municiones, que fueron entregadas a Matruh al día siguiente. El 22 de agosto, las barcas recibieron un mensaje PAPA en el que se les avisó que un avión de la Fuerza Aérea Real los había localizado. El día 23 fue un día muy atareado en Tobruk, mientras que el buque tanque *Alberto Fassio* también arribaba después de una corta parada en Derna. Dieciséis bombarderos B-24, 10 de ellos de la Fuerza Aérea del Ejército de EUA (USAAF), habían, sin éxito, atacado dicho barco, el 21 de agosto.<sup>52</sup> El buque tanque descargó 2.740 toneladas de combustible ese día. La travesía de dicho barco fue bien documentada en los mensajes de la Ultra —sus datos de travesía el 19, su salida el 21 y los detalles sobre su escolta aérea el 22— y puede decirse que la contrainteligencia italiana resultó deficiente; el ataque fallido demuestra que aún en las mejores condiciones, detener un barco objetivo no era algo seguro.<sup>53</sup>

Estos acontecimientos destacaron un dilema que enfrentaron tanto los británicos como los italianos —la asignación de recursos. Los italianos jamás contaron con un número suficiente de buques para proporcionar las fuertes escoltas que pudieran vencer la mayor parte de los ataques aéreos y submarinos. En cuanto a los británicos, si bien podían llevar a cabo ataques todas las noches, conformados por 40 bombarderos *Wellington* y *Halifax*

contra Tobruk —las incursiones lograron poco, a pesar de las exageradas aseveraciones archivadas con regularidad sobre buques que explotaban e incendios fuera de control— el Ministerio de la Armada consideró necesario retirar sus dos escuadrones aeronavales torpederos, 9 aviones *Albacore* de Malta porque “tenían un número insuficiente de aviones *Albacore* para permitir la presencia permanente de los 9 aviones *Albacore* en Malta”. Por consiguiente, a pesar de la inteligencia de la Ultra, un constante flujo de buques de carga y buques tanques arribaron en los puertos africanos sin ser atacados de manera alguna— tales como el buque de vapor alemán *Kreta*, que llegó a Tobruk el 25 de agosto con 382 toneladas de combustible, el *Savona* en Trípoli el 27, el *Sibilla* a Tobruk el 27, el buque tanque *Caucaso* a Benghazi el 28, o el *Armando*, el 1 del siguiente mes.<sup>54</sup>

A las 0240 horas del 27 de agosto, el buque tanque *Giorgio*, que había salido de Pireus a las 0615 horas el día anterior, recibió un PAPA en el que se indicó que a las 0208 horas, el avión T6RX lo había avistado cerca del cabo Spada, en el extremo occidental de Creta. Esta inteligencia no era extraordinaria, porque, según informó después el comandante de la escolta, “casi podría decir que, en la noche, el convoy era constantemente seguido por aviones desde el primer ataque cerca de Anticitera (Cerigotto) hasta su llegada”. Esta observación fue el resultado de múltiples mensajes de la Ultra con respecto al curso y escolta del buque tanque. Cinco aviones *Wellington* con base en Egipto atacaron primero cerca de Anticitera, al norte del cabo Spada y erróneamente se adjudicaron un golpe. Tras un ataque, fallido, ejecutado por 10 bombarderos B-24 de la USAAF y otro llevado a cabo por 6 aviones *Wellington* con base en Egipto cerca de Derna la noche siguiente, el buque tanque y su escolta se agachó en Derna, a tiempo y llegó a Tobruk el 28 de agosto y entregó 2.345 toneladas de combustible con 200 toneladas más en barriles en la cubierta.<sup>55</sup>

No tan afortunados fueron los buques de carga *Istria* y *Dielpi*. Los dos salieron de Souda a las 2300 horas del 26 de agosto, protegidos por el destructor alemán *Hermes* y dos lanchas torpederas italianas;

un poco después se separaron, el *Dielpi* rumbo a Benghazi y el *Istria* rumbo a Tobruk. A primera hora el 27, El Cairo recibió un mensaje de emergencia en el que se especificaban las asignaciones de escolta de la *Luftwaffe* para los convoyes el día siguiente. Este largo e importante mensaje reveló las rutas de varios buques, incluyendo el *Istria*, *Giorgio* y *Tergeste*. En cierto aspecto, el contar con una escolta aérea alemana garantizaba el peligro para un convoy italiano, porque la GC y GS rápidamente descifraron los mensajes de la *Luftwaffe* que contenían detalles útiles, tales como puntos y horarios de reunión (aunque estos, algunas veces, cambiaban después). Aún más, en este caso, los comandantes de convoy no recibían advertencia PAPA alguna. A las 1830 horas del 27, 9 bombarderos torpederos *Beaufort* de Malta del 39º Escuadrón y cinco aviones cazas *Beaufighter*, armados con bombas, emboscaron al *Dielpi*. Le dieron al buque con dos torpedos y una bomba e informaron con exactitud que habían dejado a la motonave “en llamas y hundiéndose con la cubierta inundada y su quilla partida”. Este resultado hizo innecesario otro subsecuente mensaje de la Ultra, transmitido a las 2132/27, en el cual se reveló el punto donde los aviones cazas alemanes procedentes de África se reunirían con el convoy. Nueve aviones *Wellington*, con base en Egipto, encontraron al *Istria* a las 2348 horas. Los mismos confirmaron dos golpes con torpedos y observaron explosiones y nubes de humo. De hecho, un torpedo pegó en la popa y detonó una carga de municiones; el *Istria* se hundió en solo cuatro minutos.<sup>56</sup>

Estas pérdidas provocaron una tormenta de críticas en Berlín contra la protección proporcionada por la Armada italiana, aunque uno de los convoyes había sido responsabilidad alemana. Mussolini, gravemente enfermo, desde junio y en declive mental y físico, ignoró las protestas del mariscal Cavallero y del Jefe de Estado Mayor de la Armada y aceptó el punto de vista de su poderoso aliado.

El 27 de agosto, el submarino *Umbra* hundió la motonave *Manfredo Camperio*, que iba con el *Tergeste*. Los detalles de este convoy estaban

en la misma alerta que divulgó los datos de los convoyes del *Istria* y *Dielpi* y, el Capitán del *Umbra* recibió órdenes de ir al lugar, donde, después de un tiempo, hizo la intercepción.<sup>57</sup> En la tarde del mismo día, después de la pérdida de la *Camperio*, el *Tergeste* recibió un mensaje PAPA y cambió su curso para evadir un ataque aéreo previsto. No se materializó amenaza adicional y el *Tergeste* llegó a Benghazi el 28 con 279 vehículos, 117 toneladas de combustible, 520 toneladas de municiones y material y, 206 soldados. La entrega de la carga del *Tergeste* significó que a pesar de que el *Istria*, *Dielpi*, *Camperio* y *Pozarica* no llegaron, Roma había entregado el combustible adicional que Rommel había solicitado para llevar a cabo su ofensiva el 30 de agosto.<sup>58</sup>

La SIGINT naval italiana a veces jugaba un rol ofensivo. En la mañana del 26 de agosto, el SIS detectó la actividad de radio fuera de lo normal emitida por una flotilla de destructores británicos.<sup>59</sup> Los comandos navales de la Décima Flotilla MAS ligeramente activó una unidad cerca de Matruh con tres buques tipo MTSM —lanchas torpederas de 8 toneladas. A las 2250 horas del 27, después de un lapso de 110 minutos, el SIS descifró una emisión de órdenes de urgencia más alta de Alejandría en la que ordenaba el despliegue de dos unidades, que los analistas consideraron buques de guerra. Una pareja de los MTSM salieron a alta mar esa noche pero esperaron la llegada del enemigo en vano. Al día siguiente, cerca de la base de la Décima Flotilla MAS, el personal de la infantería de marina italiana detuvo a un agente enemigo que se encontraba en el lugar para observar y dirigir un bombardeo naval contra la base, programado para la noche de 28/29 de agosto. La flotilla británica salió a la hora indicada, observó la señal de luz planificada y abrió fuego contra el desierto abierto. Durante la acción, la *MTSM 228*, ya en posición, atacó al destructor clase *Hunt*, el *Eridge*, lo que resultó en un daño irreparable.<sup>60</sup>

Durante este episodio, el tránsito normal continuó a África. De hecho, el 27 de agosto, los británicos descubrieron que una “gran congestión” en el puerto de Tobruk causaba un amontonamiento de buques que esperaban desestibar los

abastecimientos, otra confirmación del hecho de que la limitación más rigurosa en los recursos del Eje en África era la capacidad portuaria y la infraestructura de transporte y, no la destrucción del transporte marítimo.<sup>61</sup> El 28 de agosto, el buque de vapor *Unione*, protegido por dos destructores y dos lanchas torpederas, entró a Benghazi. El 29 de agosto el lento buque de vapor *Algerino* entró a Trípoli con una carga de necesidades del lugar, seguido por el *Armando*, el 1 de septiembre. Estas travesías recibieron mención en las desconfidencias de la Ultra, pero ninguna de ellas fue el tema de un mensaje de la Ultra.<sup>62</sup> El 30 de agosto, el buque de vapor *Anna Maria Gualdi* entró a Tobruk, cargado con 1.600 toneladas de combustible para el Ejército alemán. Su travesía fue el tema de seis mensajes de la Ultra en los que se discutían su carga, fecha de salida y curso programado, revisiones del curso y detalles de su escolta. Sin embargo, el *Gualdi* se benefició de dos mensajes PAPA, al evadir al submarino *Umbra* el 27 y luego, en la noche de 29/30 de agosto, una sucesión de ataques aéreos. Primero, aviones *Wellington* de Egipto llevaron a cabo cuatro ataques individuales, seguido por un ataque de cuatro aviones y otro ataque con cinco aviones. En los informes se describieron explosiones y una motonave inmóvil en llamas pero, de hecho, el último ataque, en el que los bombarderos no pudieron encontrar su blanco debido a una cortina de humo, ocurrió de la misma manera que los otros —fallido.<sup>63</sup>

Rommel comenzó su ofensiva el 30 de agosto, al enfrentar inmediatamente la resistencia más dura prevista del Octavo Ejército. De hecho, gracias a la Ultra, los británicos recibieron su plan de ataque el 17 de agosto, en el que solo faltaba la fecha exacta. En la fecha de inicio de la ofensiva, el buque tanque *San Andrea* que transportaba combustible para el avance previsto al otro lado del Nilo, salió de Taranto a las 0530 horas. Trece horas después, 8 aviones *Beaufort* del 39º Escuadrón de Malta atacaron al *San Andrea* y su escolta, la lancha torpedera *Antares* y le dio al buque tanque con un torpedo de los cuatro lanzados. El avión informó que había dejado a su blanco “en

llamas, que había explotado [y] lanzado restos a gran altura”. El paraguas aéreo de 8 aviones cazas C.200 italianos no pudieron romper el ataque. Se mencionó al *San Andrea* en 6 mensajes de la Ultra, el más importante de ellos transmitido a las 2138/29, en el que se reveló el curso y horario.<sup>64</sup>

Esta pérdida ocasionó tumultos en Roma y Berlín. Se le acusó a la *Regia Aeronautica* (Fuerza Aérea italiana) de indiferencia. El Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea respondió que la pérdida tuvo que haber sido motivo de espionaje, porque ningún avión de reconocimiento británico había sido avistado antes del ataque. Mussolini y Kesselring aceptaron esta explicación, lo que los relevó de toda responsabilidad y comenzó una cacería de brujas. Rommel recibió noticias del hundimiento al día siguiente y, aunque la carga de *San Andrea* no afectó el combate librado la noche de 30/31 de agosto, también aceptó la idea de que traidores italianos habían saboteado su ataque sorpresa.

El 31 de agosto, un importante convoy de dos buques tanques, el *Picci Fassio* y *Abruzzi*, protegidos por dos lanchas torpederas, salieron de Souda con planes de llegar a Tobruk el 2 de septiembre. Si bien Rommel había cancelado su ofensiva a la hora de su llegada programada, frecuentemente se relaciona su destino con la derrota de Rommel. Como resultado de la crítica causada por la pérdida del *San Andrea*, se dedicaron todos los recursos del SIS a la protección de los buques tanques antes mencionados. El convoy recibió tres advertencias PAPA pero no pudo evadir un ataque por tres aviones B-24 de la USAAF a las 1930 horas del 1 de septiembre. En un raro caso de ataque de gran altura eficaz, unas explosiones cercanas forzaron al *Abruzzi* a detenerse. Sin embargo, cinco aviones *Hudson* de la Fuerza Aérea Real no pudieron localizar su blanco.<sup>65</sup> Por último, el *Abruzzi* fue remolcado a la bahía Ral Hilal, donde su carga de 484 toneladas de combustible fue recuperada; el barco regresó a Italia tres meses después. Doce aviones *Wellington* atacaron el *Picci Fassio* en la noche de 1-2 de septiembre y uno de ellos atinó al blanco. El buque tanque se hundió, lo que resultó en la pérdida de 13 hombres y 2.945 toneladas de

combustible, traicionado por un mensaje de la Fuerza Aérea alemana transmitido a las 1500/1, en el que se especificaba la ruta del convoy el día siguiente, el cual transmitió la GC y CS a El Cairo en un mensaje Ultra tipo “Emergencia + Z”, emitido a las 0105/2. Estos dos buques se mencionaron, como mínimo, en 10 otros mensajes de la Ultra, el más importante de ellos fue emitido a las 2327/28, en el que se discutieron los datos de ruta y escoltas.<sup>66</sup>

El 2 de septiembre, el buque de carga *Bottiglieri* llegó a Benghazi. Había formado parte del convoy del *Picci Fassio* hasta la noche anterior, cuando el buque y su escolta, una lancha torpedera, tomó otro rumbo. Si bien su travesía había sido detallada en el mensaje de la *Luftwaffe* que resultó en la destrucción de *Picci Fassio*, el *Bottiglieri* entró al puerto sin ser molestado, apoyado por un mensaje PAPA recibido el mismo día. El 3 de septiembre el buque tanque *Stige* de la Armada entró al puerto de Tobruk con 630 toneladas de gasolina. Su fecha de salida, curso y escolta originales habían sido especificados en un mensaje emitido a las 2355/31, pero dos mensajes PAPA ayudaron al buque y a su escolta, el destructor *Hermes*, evadir el peligro en su lento tránsito en el Mediterráneo.<sup>67</sup>

El combate de Alam el Halfa terminó en un impasse el 2 de septiembre. Las cifras del mes de agosto de 1942 fueron de 77.134 toneladas de abastecimientos transportados, de las cuales llegaron 51.655 toneladas, o 67%, incluyendo 22.500 toneladas de combustible (59%) y 3.628 toneladas de municiones (77%). Treintaisiete transportes y buques tanques salieron de puertos italianos y griegos rumbo a África en ese mes, de los cuales 27 llegaron. De los 10 que no llegaron, la Ultra jugó un rol en la pérdida de siete: *Lerici*, *Rosolino*, *Pilo*, *Ogaden*, *Manfredo Camperio*, *Istria*, *Dielpi* y *San Andrea*. Sin embargo, según lo declarado por Kesselring después de la guerra, no era el combustible o municiones lo que faltaba en Alam el Halfa, sino la sorpresa y voluntad contra un enemigo que fue demasiado fuerte.<sup>68</sup> Sin embargo, el mito de los tanques de Rommel detenidos por el hundimiento de buques tanques dirigido por la Ultra tuvo un atractivo dramático y se ha convertido en una cuestión de leyenda persistente.

Después de Alam el Halfa, continuó la guerra de tonelaje. En septiembre, las fuerzas del Eje recibieron 77.526 toneladas de abastecimientos, u 80% de la cantidad enviada, pero en octubre las entregas disminuyeron a 46.698 toneladas, solo 56% de las cargas. En noviembre, los británicos, al fin, rompieron el círculo alrededor de su posición y los anglo-americanos invadieron a Argelia y Marruecos. Estos acontecimientos garantizaron el destino de la cabeza de puente del Eje en África, aunque seis meses de combate duro y amargos combates de convoy, quedaban por librarse antes de que los últimos soldados del Eje pasaran al cautiverio.

### Un juego de pulgadas

El contenido y los detalles de los miles de mensajes de la Ultra transmitidos a El Cairo en julio y agosto, son verdaderamente impresionantes y no es de sorprender que la aseveración de historiadores tales como Hinsley y Bennett de que la Ultra jugó un rol decisivo en la negación de los necesitados abastecimientos al *Panzerarmee Afrika* para conquistar a Egipto, ha sido tan universalmente aceptada. Sin embargo, sus historias y las que se basan en las mismas, no toman en consideración los mil y tantos mensajes generados cada mes por el SIS sobre la descodificación de las comunicaciones de radio de los británicos, la notable puntualidad de esta descodificación, o el sistema de la *Supermarina* para aprovechar dicha puntualidad y el impacto que tuvo en el valor de las descodificaciones italianas.

Este análisis detallado del papel que desempeñó la SIGINT —tanto británica como italiana— en la guerra de tránsito marítimo librada en esos meses cruciales sugiere que el uso ofensivo de la SIGINT, en gran parte, fue negado por el uso defensivo de la SIGINT de Italia. La Ultra no impidió el flujo de abastecimientos del Eje que se necesitaba para alcanzar el Nilo —si, de hecho, la falta de abastecimientos fue la causa del fracaso del Eje. Esta realidad fue ensombrecida por el hecho de que los historiadores han exagerado la búsqueda de pruebas para demostrar el poder de la inteligencia recolectada



de transmisiones. Hinsley, por ejemplo, agrega a la Ultra el total de pérdidas del transporte marítimo del Eje en las rutas norafricanas atribuidas, el buque de vapor *Paolina*, hundido el 27 de agosto de 1942. De hecho, el *Paolina* llevaba una carga de fosfatos de Tunicia y se fue al garete después de detonar una mina italiana —el resultado de un error de navegación y no de la Ultra.<sup>69</sup> El caso del *Wachtfels* es similar. El buque no fue hundido como resultado de la Ultra sino en contra de la misma, siendo víctima de un submarino mientras iba rumbo a un puerto en el curso opuesto del que la Ultra había indicado. Bennett sostiene que “la ventaja principal de la Ultra sobre todos los previos tipos de inteligencia era su fiabilidad... Era completamente fidedigna”.<sup>70</sup> Sin embargo, las descodificaciones de los mensajes Enigma, de hecho, estaban llenos de distracciones. A veces, los errores en la descodificación, traducción o

transcripción resultaron en información errónea. En otros casos, la información era ambigua o rescindida, o representaba conversaciones o hasta chismes. A veces, los mensajes eran de poco valor operacional porque se referían a acontecimientos pasados.

En muchos casos, la Ultra guió a las fuerzas británicas a blancos y facilitó los ataques. Y en otros, los mensajes PAPA del SIS permitieron que los blancos evadieran los ataques o estuvieran preparados para contrarrestarlos. Los convoyes que fueron atacados repetidas veces por bombarderos y submarinos guiados por la información Ultra resultaron sin pérdida. Los convoyes que contaban con fuertes escoltas y que fueron alertados con antelación a través de mensajes PAPA sufrieron pérdidas. La guerra contra el tránsito marítimo en África del Norte era un juego de pulgadas y la inteligencia fue un factor entre muchos —jamás fue, por sí sola, decisiva.**MR**

---

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Deutsch, Harold C., “The Historical Impact of Revealing the Ultra Secret,” *Parameters* 7, nro. 3 (1977), p. 20.

2. Hay una gran cantidad de literatura sobre la guerra en el Mediterráneo. Además de las obras citadas abajo, las siguientes obras cubren la campaña en términos generales y la guerra contra el tránsito marítimo: Bragadin, Marc’Antonio, *The Italian Navy in World War II* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1957); Greene, Jack y Massignani, Alessandro, *The Naval War in the Mediterranean 1940–1943* (London: Chatham, 1998) y *Rommel’s North African Campaign: September 1940–November 1942* (Cambridge, Massachusetts: Da Capo, 1999); Bagnasco, Erminio y Cernuschi, Enrico, *Le navi da guerra Italiane 1940–1945* (Parma, Italia: Ermanno Albertelli, 2003); O’Hara, Vincent P., *The Struggle for the Middle Sea* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2009) y *In Passage Perilous: Malta and the Convoy Battles of June 1942* (Bloomington: Indiana Univ. Press, 2012); Sadkovich, James J., *The Italian Navy in World War II* (Westport, Connecticut: Greenwood, 1994); Woodman, Richard, *Malta Convoys 1940–1943* (Londres: John Murray, 2000).

3. Hinsley, F. H., y col., *British Intelligence in the Second World War: Its Influence on Strategy and Operations* (Nueva York: Cambridge Univ. Press, 1981), vol. 2, p. 423. Para buena sinopsis de cómo fue revelado el secreto de la Ultra, véase Rohwer, Jürgen, “Signal Intelligence and World War II: The Unfolding Story,” *Journal of Military History* 63, nro. 4 (octubre de 1999), págs. 939–51.

4. Bennett, Ralph, *Ultra and Mediterranean Strategy: The Never-Before-Told Story of How Ultra First Proved Itself in Battle* (Nueva York: William Morrow, 1989), p. 136.

5. Véase Fioravanzo, Giuseppe, *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, vol. 1, *Dati statistici* (Rome: Ufficio Storico della Marina Militare [de ahora en adelante USMM], 1972). Los submarinos regresaron a Malta a mediados de agosto.

6. Véase Orlando, Salvatore, *Il Servizio Informazioni della Marina Militare organizzazione e compiti (1884–1947)* (Nápoles: ESI, 2003); Alvarez, David, “Left in the Dust: Italian Signals Intelligence, 1915–1943,” *International Journal of Intelligence and CounterIntelligence* 14, nro. 3 (otoño de 2001), págs. 368–409 y “Axis Sigint Collaboration: A Limited Partnership,” *Intelligence and National Security* 14, nro. 1 (primavera de 1999), págs. 1–17.

7. “Intelligence from intercepted German, Italian and Japanese radio communications, WWII,” DEFE/3/760, MK 7939 y DEFE/3/761, MK 8006 y 8015, los Archivos Nacionales, en Kew, Inglaterra. Todos los materiales de DEFE están en los Archivos Nacionales [de ahora en adelante TNA]. Todas las transmisiones de Ultra eran registradas con fecha y hora en el formato “1523/2/7/42 GMT” —es decir, 1523 (3:23 pm) el 2 de julio de 1942, hora de Greenwich (GMT). Las transmisiones italianas eran registradas con hora local, que era más dos horas. Las horas locales dadas en los mensajes interceptados de los alemanes o italianos se convirtieron a la GMT por Bletchley Park y transmitidas a El Cairo en dicho formato. En el presente artículo, todas las horas citadas como parte de un mensaje Ultra están en la GMT y todas otras horas son locales.

8. Fondo Supermarina, “Intercettazioni, estere e informazioni” nro. 6, a 18 dal 24-5-1942 al 8-1-1943, mensaje 23265, Archivio dell’Ufficio Storico della Marina Militare, Rome [de ahora en adelante Intercettazioni y número de mensaje]. Estas son formas foliadas secuencialmente con las transcripciones de descodificaciones transmitidas por la sección B del SIS a *Supermarina*.

9. Intercettazioni, 23278.

10. For example, véase Mediterranean Operation Insect (“You were reported by enemy aircraft at 0945C today Tuesday”), Alejandría a *Eagle* 1258C/21, MC K6C, reel A2147, “Admiralty War Diary,” 21.7.1942, ONI, National Archives and Records Administration, Washington, D.C.

[hereafter Diary]. Así, *Eagle* descubrió que había sido detectado, tres horas y trece minutos después del hecho.

11. Intercettazioni, 23298 y 23300; AIR 22/366, *Air Ministry Daily Resume of Air Operations*, vol. 7, 01 July–31 December 1942, Night 2/3 July 1942, TNA [de ahora en adelante AIR 22/366 y fecha]; AIR 27/407, *Operations Record Book, 39 Squadron RAF, Month of July 1942*, TNA [de ahora en adelante AIR 27/407, *Operations Record Book, 39 Squadron*]; Diary, 3 July 1942, Malta Air Report, TNA.

12. Intercettazioni, 23314, 23315 y 23317; AIR 22/366, Night 3/4 July.

13. Aldo Cocchia, *La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, vol. 7, *La difesa del traffico con l'Africa settentrionale: Dal 1 ottobre 1941 al 30 settembre 1942* (Roma: USMM, 1962), p. 296.

14. DEFE 3/762, MK 8501.

15. AIR 22/366, 9 July. DEFE 3/762, MK 8532 advirtió que cinco cazas de noche eran asignados para proteger el convoy.

16. Intercettazioni, 23577 y 23580.

17. Intercettazioni, 23584, 23587, 23588 y 23592; *Diary* 11.7.42 *Bi-Weekly Opsum* Nro. 37.

18. AIR 22/366, Night 9/10 July; DEFE 3/762, MK 8650.

19. DEFE 3/762, MK 8653; Gino, Jori, "I rifornimenti dal mare, alle forze italo tedesche attestate a El Alamein per la ripresa dell'attacco all'Egitto (2 luglio–2 settembre 1942)," *Rivista Italiana Difesa* (febrero de 1986), p. 84.

20. Intercettazioni, 23357.

21. DEFE 3/762, MK 8554.

22. Véase Hinsley y col., *British Intelligence*, págs. 402, 729, tabla "Contributions of Sigint to Axis Shipping Losses on North African Routes"; Cocchia, *La difesa del traffico*, p. 489; DEFE 3/763, MK 9364.

23. DEFE 3/763, MK 9594.

24. Véase Gino, "I rifornimenti dal mare," p. 84.

25. DEFE 3/764, MK 9541, 9550, 9554, 9556 y 9562; AIR 27/407, *Operations Record Book, 39 Squadron*.

26. DEFE 3/764, MK 9589; AIR 22/366, 23 July; Cocchia, *La difesa del traffico*, p. 443.

27. Intercettazioni, 24131, 24132 y 24136.

28. DEFE 3/764, MK 9637 y 9668; DEFE 3/766, MKA 98; AIR 22/366, 24 July.

29. Intercettazioni, 24223, 24283; DEFE 3/766, MKA 374 y 398.

30. Intercettazioni, 24339; Cocchia, *La difesa del traffico*, p. 445; DEFE 3/767, MKA 584, 657 y 698.

31. AIR 22/366, 28 July; DEFE 3/766, p. 452; Diary, 29.7.1942, *Malta Air Report*.

32. DEFE 3/766, MKA 483 y 865.

33. Hinsley y col., *British Intelligence*, p. 729.

34. Intercettazioni, 24528 y 24537; DEFE 3/767, MKA 515.

35. DEFE 3/767, MKA 657, 746, 886 y 978.

36. Intercettazioni, 24570; Cocchia, *La difesa del traffico*, p. 310; AIR 22/366, 4 August; Diary, 6.8.1942, Cositrep Nro. 473.

37. Arthur Hezlet, *British and Allied Submarine Operations in World War II* (Portsmouth, R.U.: Royal Navy Submarine Museum, n.d.), chap. 15; DEFE 3/767, MKA 903.

38. Cocchia, *La difesa del traffico*, p. 308; Hinsley et al., *British Intelligence*, p. 730; DEFE 3/767, MKA 914.

39. DEFE 3/769, MKA 1589; DEFE 3/770, MKA 2001 y 2056; Cocchia, *La difesa del traffico*, págs. 450–51.

40. DEFE 3/768, MKA 1431; DEFE 3/769, MKA 1607; Hinsley et al., *British Intelligence*, p. 731.

41. Intercettazioni, 25001 y 25003; DEFE 3/768, MKA 1375; DEFE 3/769, MKA 1523 y 1754.

42. Intercettazioni, 25015, 25016 y 25021.

43. DEFE 3/770, MKA 2021 y 2028. Véase MKA 2100 y 2127 for information regarding the submarine attack y subsequent towing.

44. Gino, "I rifornimenti dal mare," p. 85; DEFE 3/771, MKA 2615, timed 0649/24/8/42, disclosed that the field marshal was suffering

from "low blood pressure with tendency to fainting attacks due to stomach trouble aggravated by strain of recent weeks y climatic conditions."

45. Biagini, Antonello y Fratolillo, Fernando, *Diario Storico del Comando Supremo* (Roma: Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1999), de 17, 23 y 27 de agosto de 1942.

46. AIR 22/366, Night 16/17 August; Cocchia, *La difesa del traffico*, p. 314; DEFE 3/769, MKA 1833.

47. Intercettazioni, 25103; AIR 22/366, Night 18/19 August; Diary 20.8.1942 Cositrep Nro. 487.

48. DEFE 3/770, MKA 2181 y 2290.

49. Intercettazioni, 25134; AIR 22/366, Night 20/21 August.

50. AIR 22/366, Night 20/21 August; AIR 27/407, *Operations Record Book, 39 Squadron*; DEFE 3/770, MKA 2196 y 2268, también 1946, 2208, 2280 y 2313.

51. Intercettazioni, 25208; DEFE 3/770, MKA 2385, también 2308 y 2494.

52. Intercettazioni, 25254; AIR 22/366, 21 August.

53. DEFE 3/770, MKA 2208, 2385 y 2494.

54. Por ejemplo, en el DEFE 3/770, MKA 2728 se informa la llegada anticipada del *Kreta* ("composición del convoy desconocida") diez horas antes del hecho. A las 1901 del 25, había un informe de que había parado frente a Tobruk con un motor dañado; DEFE 3/772, QT 26. Para información sobre los aviones *Albacore* en Malta, véase *War Diary* 22.8.1942, *Situation Report, Mediterranean*.

55. Intercettazioni, 25377; AIR 22/366, Night 26/27 August, 27 August y Night 27/28 August; Cocchia, *La difesa del traffico*, p. 322. Véase DEFE 3/770, MKA 2596 (llegada anticipada), 2612 (datos de pasaje), 2648 (datos de escolta) y 2691 (escolta aérea), todos generados el 24 de agosto. Véase también DEFE 3/722, QT 120, 0719/27 (curso) y QT 181 (detalles de la escolta aérea y hora de llegada anticipada).

56. Hinsley y col., *British Intelligence*, p. 732; Cocchia, *La difesa del traffico*, p. 457; AIR 22/366, 27 August and Night 27/28 August; AIR 27/407, *Operations Record Book, 39 Squadron*; DEFE 3/772, QT 100 y 182. MKA 2627 y 2628, los dos transmitidos en la mañana del 24 de agosto, se proporcionaron los datos de salida para el *Istria* y el *Dielpi*, respectivamente.

57. Hezlet, *Submarine Operations*, capítulo 15.

58. Intercettazioni, 25393; Cocchia, *La difesa del traffico*, p. 327. El combustible entregado para compensar por las 5.700 toneladas prometidas consistió en 117 en el *Tergeste*, 2.545 en el *Giorgio*, 2.749 en el *Alberto Fassio* y 382 en el *Kreta*.

59. Intercettazioni, 25347.

60. Intercettazioni, 25416, 25467 y 25468.

61. DEFE 3/772, QT 137.

62. Para el *Unione* véase DEFE 3/772, QT 110, 220 y 272, dando su llegada. El *Algerino* era el tema de QT 290, en que se declaró que se anticipó que el buque llegara a Trípoli.

63. Intercettazioni, 25432 y 25433; AIR 22/366, 29 August and Night 29/30 August; DEFE 3/772, QT 106, 162, 177, 202, 229 y 277.

64. DEFE 3/772, QT 337, también 229, 289, 367, 417 y 425; AIR 27/407, *Operations Record Book, 39 Squadron*.

65. Intercettazioni, 25575, 25576 y 25594; AIR 22/366, Night 1/2 September.

66. Hinsley y col., *British Intelligence*, p. 732; DEFE 3/773, QT 581; DEFE 3/772, QT 280 (rutas), 284 (escolta y ruta), 354 (datos de pasaje) y 505 (posición y ruta).

67. Intercettazioni, 25603 y 25623; AIR 22/366, Night 1/2 September; DEFE 3/773, QT 513.

68. Biagini y Fratolillo, *Diario Storico del Comando Supremo, for 30 August y 7 September 1942*; Igino Gravina, *Le tre battaglie di El Alamein* (Milano: Longanesi, 1971), p. 215.

69. Hinsley y col., *British Intelligence*, p. 732.

70. Bennett, *Ultra and Mediterranean Strategy*, p. 17.